

ferenzierten Aussprachen mit Arbeitern sowie in den Gewerkschaftsgruppen wurde die Diskussion nach zwei Gesichtspunkten geführt. Einmal kam es darauf an, diejenigen Arbeiter und Ingenieure von der Notwendigkeit unseres Vorhabens zu überzeugen, die eine solche Anlage entwickeln und bauen sollten. Zum anderen ging es darum, jene Werktätigen für unsere Idee zu begeistern, die später die Anlagen bedienen. Beides war gar nicht so einfach. Bevor der erste Bleistiftstrich am Reißbrett erfolgte, gab es viele Diskussionen darüber, ob es überhaupt möglich ist, Bestecke auf universellen Transferstraßen herzustellen.

Der Weg ins technische Neuland

Als zum Beispiel die späteren geistigen Väter unserer universellen Transferstraßen, Genosse Dipl.-Ing. Günter Wagner, damals noch parteilos, und der Kollege Ingenieur Roland Müller vom Werkdirektor den Auftrag erhielten, die erste Transferstraße zu entwickeln, waren sie am Anfang gar nicht so begeistert. Sie meinten, wir sollen eine völlige neue Anlage entwerfen, die es noch nirgends gibt. Vielleicht schaffen wir das gar nicht, und wenn doch, wird sie dann funktionieren? Das waren natürlich Einwände, die man nicht so einfach vom Tisch wischen konnte, die man aber andererseits auch nicht akzeptieren durfte.

Deshalb führten Genossen der Parteileitung mehrere Gespräche mit ihnen, aber auch mit anderen Genossen und Kollegen des ingenieurtechnischen Personals. Der Parteileitung war klar, daß ein solch verantwortungsvoller und komplizierter Auftrag nicht nur solide technische Kenntnisse und ein ausgezeichnetes fachliches Können erfordert, sondern auch eine psychische Belastung ist. Der Schritt in technisches Neuland

war und ist mit vielen Unbekannten, aber auch mit Risiken verbunden.

Wer will schon gerne eine Aufgabe übernehmen, von der er nicht weiß, ob und wie er sie lösen kann. Deshalb waren wir der Meinung, daß es sehr wichtig ist, alle Bedenken und Zweifel offen auszusprechen, um dann gemeinsam den richtigen Weg zu finden. Von großer Bedeutung war, daß die Mitglieder der Parteileitung immer wieder spüren ließen, daß sie die Ingenieure bei ihrem Ausflug ins Neuland nie allein lassen werden. Sie schlugen deshalb vor, ein Rationalisierungskollektiv zu bilden, dem erfahrene Arbeiter, Entwicklungsingenieure sowie junge, an der modernen Technik interessierte Führungskader angehören.

So wurde Schritt für Schritt das anfängliche Zaudern überwunden und der Mut, Unbekanntes zu erforschen sowie Risiken zu übernehmen, geweckt. An die Stelle von Unsicherheit war das Selbstvertrauen getreten. Ingenieure und erfahrene Arbeiter unseres Betriebes begannen nun in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit mit Werktätigen des Rationalisierungsmittelbetriebes des Industrierwerkes Wismut, der volkseigenen Betriebe Blema und Textima Aue sowie des Industrierwerkes Karl-Marx-Stadt Rationalisierungsmittel zu entwickeln und zu bauen.

Das Kombinat Unimewa konnte den Eigenbau von Rationalisierungsmitteln in solchem Umfang nur durchführen, weil die Kreisleitung Aue unsere Grundorganisation dabei wirksam unterstützte. Dadurch war es möglich, daß Betriebe aus dem Kreis sich am Bau unserer universellen Transferstraße aktiv beteiligten und das Vorhaben zu einem Kreisjugendobjekt wurde.

Aber nicht nur das ingenieurtechnische Personal war zu überzeugen, auch in der Produktion waren die Ansichten unterschiedlich. In den Parteigruppen- und APO-Versammlungen der

Leserbriefe

läge entstand in enger Zusammenarbeit mit Betrieben der Industrie innerhalb weniger Monate. Motor dieses Vorhabens war die Grundorganisation. Mit viel Ideenreichtum und Elan ging besonders der Parteisekretär, Genosse Werner Haase, an die Verwirklichung dieser Aufgabe. Eine wichtige Intensivierungsmaßnahme wurde somit realisiert, und heute können 50 Prozent der benötigten Futtermengen für die eigene Rindermast produziert werden.

Gleichzeitig werden über 56 Hektar Ackerland rund um diese Anlage dadurch täglich bewässert. Für die

