

Miteinander der Völker auf unserem Planeten eintritt. Um dem VEB Waggonbau Bautzen zu helfen, die eigenen Kräfte voll in den Dienst dieser Aufgabe zu stellen und zugleich die Kooperationsbeziehungen so zu organisieren, wie es das neue Vorhaben erforderte, wurde ein Parteistab gebildet. Ihm gehörten an: der Parteiorganisator des ZK im Kombinat Schienenfahrzeugbau als Leiter; der Parteisekretär, der Betriebsdirektor und der Technische Direktor sowie der Themen- und der Fertigungsleiter des VEB Waggonbau Bautzen; Vertreter der Kombinatbetriebe Waggonbau Görlitz, Fahrzeugsitze Bad Schandau und Fahrzeugausrüstung Berlin; der APO-Sekretär des Komplexes „Schiene“ im VEB MAB Schkeuditz; Genossen der Bezirksleitung Dresden und der Kreisleitung Bautzen der SED; ein Genosse des ASMW. Diese Zusammensetzung machte es möglich, die Werkstätigen des Finalproduzenten und seiner Zulieferer über die jeweiligen Parteikollektive politisch auf das gemeinsame Ziel zu orientieren und zu erreichen, daß sie sich schnell und vorbehaltlos auf dieses Vorhaben einstellen.

Dafür brauchte jeder Kooperationspartner konkrete Vorgaben. Ausgehend von einer Parteivortragung des Kombinates und gestützt auf einen Weltstandvergleich, legte der Generaldirektor Grundlinien für ein gemeinsames Pflichtenheft fest. Nach dessen Verteidigung war dieses Pflichtenheft mit seinen wissenschaftlich-technischen und ökonomischen Parametern für alle Beteiligten verbindlich. Der neue Wagen sollte im Vergleich zu ähnlichen Erzeugnissen komfortabler, leichter und ökonomischer zu betreiben sein, einen günstigeren Wartungs- und Reparaturzyklus aufweisen sowie eine verschleiß- und geräuscharme Fahrweise bis zu 200 km in der Stunde ermöglichen.

Sich darauf einzustellen war für die einzelnen Kollektive nicht einfach und bedurfte, wie unsere Gesprächspartner feststellen, beharrlicher Überzeugungsarbeit aller beteiligten Parteikollektive.

Vorbildlich wirkten dabei die staatlichen Leiter, die im Parteistab mitarbeiteten. Genosse Wendler dazu - mit Blick auf seinen Gesprächsnachbarn: „Detlef Schönbach trug zum Beispiel als Themenleiter einen Großteil der Verantwortung für die gesamte technische Entwicklung des neuen Reisezugwagens. Als Sekretär der APO Wissenschaft und Technik begeisterte er sein eigenes Kollektiv, von dem entscheidende Ideen für das Spitzenergebnis ausgehen mußten. Selbst beispielgebend, regte er seine Genossen zur Vorbildwirkung an.“

Genosse Schönbach: „Unserer APO kam es darauf an, in den Diskussionen über die Aufgabe klar zu machen, daß solche Neuheiten rechtzeitig auf dem Markt erscheinen müssen und bei der Verwirklichung unserer Ideen keine Zeit zu verlieren ist. Deshalb habe ich mich als Themenleiter dafür eingesetzt, das Erzeugnis nicht nur schnell zu projektieren. Es mußte unter Einsatz aller Kräfte in kurzer Zeit auch gebaut werden, denn die Kunden des Schienenfahrzeugbaus sind nicht nur an Hand von Zeichnungen von der Qualität unserer wissenschaftlich-technischen Neuerungen zu überzeugen. Sie wollen einen fertigen Wagen sehen, einen Zug, der sich auf der Strecke bewährt und über den es bereits aussagekräftige Testergebnisse gibt.“

Diesen Wagen zu entwerfen und den ganzen Zug zu bauen stellte hohe Anforderungen an alle Leiter und forderte von den Konstrukteuren und Technologen, neue Lösungen zu finden und dazu neue Wege zu gehen.

So sah sich das Forscher- und Entwicklerkollektiv im VEB Fahrzeugausrüstung Berlin vor die Aufgabe gestellt, für die Steuerung und Regelung der Klimaanlage sowie der Energieversorgung anstelle einzelner Geräte eine neue Generation integrierter Elektronik zu entwickeln und so wissenschaftlich-technischen Höchststand mit höchstmöglicher ökonomischer Wirksamkeit zu verbinden.

Unter dem Einfluß der Parteigruppe ging dieses Kollektiv daran, erstmals einen Mikroprozessor für die



Unsere Gesprächspartner
v. l. .n. r.:
Genossin Erika Kroos,
die Genossen Dietrich Jung,
Manfred Wendler,
Detlef Schönbach
und Wolfgang Völzke.

Fotos: Reinhard Kaufhold