

Regelung der neuen Unterflur-Klimaanlage einzusetzen. Zugleich suchten seine Mitarbeiter nach Möglichkeiten, die elektronische Überwachung dieser Anlage mit der Diagnose wichtiger Funktionen zu verbinden. Das stand unter Parteikontrolle und trug dazu bei, so, wie es das Pflichtenheft vorsah, die Verfügbarkeit der Anlage zu erweitern.

Bei alledem sah sich das Kollektiv angesichts der ungewöhnlich kurzen Entwicklungsstermine veranlaßt, entgegen bisherigen Gepflogenheiten die Elektronik parallel zur Projektierung des Wagens und nicht erst danach zu entwickeln. Das hatte die Parteigruppe als neues Erfordernis durchgesetzt. Notwendig wurde, so Genosse Jung, die engste Gemeinschaftsarbeit mit den Finalproduzenten in Bautzen. Sie setzte größte Präzision sowie absolute Termintreue voraus. Die Parteiorganisationen in beiden Werkkollektiven wirkten gleichermaßen dahin, daß sich einer hundertprozentig auf den anderen verlassen konnte.

Dabei hatte auch das Entwicklerkollektiv im VEB Fahrzeugausrüstung nicht auf diese neue Aufgabe gewartet, wär mit anderen wichtigen wissenschaftlich-technischen Vorhaben ausgelastet.

Genosse Jung: „Aber das ist das eigentliche ideologische Problem, dem wir uns als Parteiorganisation zu widmen hatten! Wir haben in unserer Parteigruppe mit allem Nachdruck erklärt: Wer flexibel auf neue Anforderungen reagieren will, muß bereit sein, einmal getroffene Anordnungen im Interesse eines neuen anspruchsvollen Zieles zu überdenken, bestehende Rang- und Reihenfolgen zu verändern und seine Kräfte den Erfordernissen entsprechend umzugruppieren. Bei uns wurden“, fügt er hinzu, „die neuen Aufgaben zum Bestandteil unseres Brigadeprogramms. Unsere Kollegen übernahmen besondere Verpflichtungen zur Lösung dieser Aufgabe. Sie flössen in den laufenden Wettbewerb ein.“

### **Maßstab: das gemeinsame Pflichtenheft**

Vor den gleichen Problemen, wirft Genosse Völzke ein, stand der MAB Schkeuditz. Er mußte für den neuen Wagen eine Unterflurklimaanlage entwickeln - auch sie als Spitzenerzeugnis mit größerer Leistung, aber niedrigerem Energieverbrauch. Zu bauen war die Anlage zunächst für einen Wagen, dann für einen ganzen Zug. Aber selbst das war für eine Serienproduktion zu wenig. Es mußten also andere Lösungen gefunden werden.

Die APO des Komplexes „Schiene“ sorgte in Abstimmung mit der Leitung der Grundorganisation dafür, daß diese Probleme in Mitgliederversammlungen, in Zusammenkünften der Parteigruppen, in Brigadeversammlungen zur Diskussion standen. In angestrengter Kleinarbeit wurden, immer die Parameter des gemeinsamen Pflichtenheftes vor Augen, viele Ideen geboren, teilweise wieder verworfen, er-

neut aufgegriffen, verbessert, mit den Partnern abgestimmt, bis eine Lösung gefunden war, die schließlich im Musterbau verwirklicht wurde.

Die Probleme fanden auch Eingang in die Schulen der sozialistischen Arbeit. Dort wurde über die Verantwortung eines Zulieferers in der Volkswirtschaft diskutiert, dessen Qualitätsarbeit entscheidend ist für die Güte des Finalprodukts. Da müssen, so argumentierten unsere Genossen, Kräfte aus ganz verschiedenen Bereichen der Volkswirtschaft mit Qualität und gleicher Intensität an einem Strang ziehen. Im VEB Waggonbau Bautzen, in dem alle Initiativen zusammenliefen und ausnahmslos jedes Kollektiv gefordert war, legte die Parteiorganisation die Schwerpunkte der politischen Führungstätigkeit zur Lösung dieser Aufgabe im Kampfprogramm fest. Im Mittelpunkt stand dabei die politisch-ideologische Überzeugung in den Arbeitskollektiven.

Die Parteiorganisation stellte ihre ökonomische Propaganda in den Dienst der Sache und organisierte eine intensive Informationstätigkeit. Sie nutzte die Betriebszeitung für die Aktivierung der Kollektive und für den Erfahrungsaustausch. In der Zeitung meldeten sich Vertreter der einzelnen Bereiche und deren Leiter zu Wort.

Insbesondere fühlten sich die Jugendforscherkollektive herausgefordert, hier ihre guten Erfahrungen darzulegen. Auf ihr Konto kommt zum Beispiel die Schwenkschiebetür des neuen Wagens, die sich bei 5 km Geschwindigkeit automatisch schließt und blockiert wird. Auch die sich automatisch öffnende Stirnwandtür wurde von einem Jugendforscherkollektiv, von Technikern im Blauhemd, entwickelt.

In den Parteigruppen der Arbeitskollektive, in den FDJ-Gruppen der Jugendforscherkollektive ging es, wie Themenleiter Genosse Schönbach unterstreicht, um die große Verantwortung, die die Bautzener Waggonbauer als Finalproduzenten dafür trugen, daß alle Anforderungen des gemeinsamen Pflichtenheftes bis zum Schluß ohne Einschränkung verwirklicht wurden. Wichtig war die Haltung, sich auch dann nicht von den verbindlichen Vorgaben abbringen zu lassen, wenn es, wie nicht anders zu erwarten, Hindernisse auf dem Weg gab. „Für uns Waggonbauer kam es darauf an“, erklärt Genosse Schönbach, „zunächst den einen Wagen, bis zum XI. Parteitag aber den ganzen Zug in erstklassiger Qualität fertigzustellen.“

+

Dieser Zug fährt und hat mit seinem attraktiven Äußeren, seiner komfortablen Einrichtung und der modernen Technik bereits Aufmerksamkeit erregt. Ein Referenzbeispiel, eine echte Neuheit wurde geschaffen.

Aber, so unsere Gesprächspartner, auch die Art und Weise, wie das erreicht und diese Arbeit politisch geführt wurde, ist eine Referenz, ist ein Beispiel für weitere Vorhaben von so durchgreifender kooperativer Art.