



BETRIEBSZEITUNG

Der Transformator

Preis: 5 Pf

der
Belegschaft des
Transformatorwerkes
„KARL LIEBKNECHT“



NR. 23 / SEPTEMBER 1952

HERAUSGEBER: SED-BETRIEBSPARTEIORGANISATION

4. JAHRGANG

Ich bin Mitglied der Gesellschaft für Sport und Technik!

Als erster Köpenicker Betrieb haben wir am 10. September 1952 die Grundeinheit der „Gesellschaft für Sport und Technik“ (GST) gegründet. Zu dieser Gründungsfeier waren etwa 150 vorwiegend junge Menschen erschienen. Zur Hälfte waren darunter unsere FDJler. Es sind unserem Aufruf über den Betriebsfunk zu dieser Gründungsfeier viel mehr junge Menschen gefolgt, als das bei anderen Anlässen bisher der Fall war. Ich ziehe daraus die Schlußfolgerung, daß auch unter unseren jungen Kollegen immer mehr erkennen, daß wir alle den Aufbau des Sozialismus in der Deutschen Demokratischen Republik unterstützen und wir unsere Errungenschaften vor allen feindlichen Einflüssen schützen müssen. Das ist der Grund, weshalb ich meinen Eintritt in die Gesellschaft für Sport und Technik erklärt habe und mit mir bis zum heutigen Tage, dem 11. September 1952, 90 junge, in der FDJ organisierte und nicht organisierte und auch ältere Kollegen unseres Betriebes.

Liebe Kollegen, ihr sollt alle wissen, was die Gesellschaft für Sport und Technik für ein Ziel hat, und deshalb will ich hier darüber berichten. In der Gesellschaft für Sport und Technik sollen die breitesten Schichten der Bevölkerung und der Jugend erfaßt werden und zu dem Ziel, den Interessen des deutschen Volkes zu dienen, vereinigt werden. Die Gesellschaft für Sport und Technik wird der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik beim planmäßigen Aufbau des Sozialismus behilflich sein und ihre Mitglieder zur Liebe und Treue, zur Deutschen Demokratischen Republik und zur brüderlichen Verbundenheit mit allen friedliebenden Kräften in der Welt, an deren Spitze die Sowjetunion steht, erziehen. Unsere demokratische Staatsmacht muß weiter gefestigt

werden. Unsere Forderung nach der Herstellung der Einheit Deutschlands, nach einem unabhängigen, demokratischen und friedliebenden Deutschland und nach dem Abschluß eines Friedensvertrages wächst von Tag zu Tag. Für die Erfüllung dieser Forderung treten die Mitglieder der Gesellschaft für Sport und Technik ein. Wir kämpfen gegen Militarismus und Imperialismus, wir kämpfen gegen die Verwandlung Westdeutschlands in eine Aggressionsbasis, die zum Krieg gegen die friedliebenden Völker führen und insbesondere gegen die Deutsche Demokratische Republik und die Sowjetunion gerichtet werden soll. Mit dem Eintritt in die Gesellschaft für Sport und Technik ist uns die Pflicht erwachsen, die Verteidigung der Heimat und des sozialistischen Aufbaus in der Deutschen Demokratischen Republik zu übernehmen. Die Gesellschaft für Sport und Technik tritt für die Verbreiterung der Körperkultur und des

Sports ein. Wir Mitglieder werden dort im Geiste des Patriotismus zu Kühnheit und Mut, Ausdauer und Unduldsamkeit gegen alle Feinde des deutschen Volkes in dem Willen, jedes Hindernis im Kampf für den Sieg der gerechten Sache unseres Volkes zu überwinden, erzogen. Alle Sportarten werden gefördert, die der Erreichung dieses Zieles der Erziehung zu Mut, Geschicklichkeit, Willensstärke und Ausdauer dienen.

Die einzelnen Sparten sind folgende: Geländesport, Schießsport, Reitsport, Hundesport, Motorsport, Segelflugsport, Motorflugsport, Fallschirmsport, Seesport, Funktechnik, Fernmeldetechnik, Fernschreibetechnik, Flugmodellbau, Schiffsmodellbau.

In geduldiger Arbeit werden wir Mitglieder der Gesellschaft für Sport und Technik uns solche Kenntnisse aneignen, die uns befähigen, mit allen Mitteln unser Land und den Aufbau des Sozialismus zu schützen und damit auch unser volkseigenes Transformatorwerk „Karl Liebknecht“, den Arbeitsplatz eines jeden Kollegen.

Horst Kassigkeit (Psr)

KURT HECHT:

Ich sah das arbeitende Polen!

Voller Erwartung bestieg die Delegation des Transformatorwerkes „Karl Liebknecht“ und ein Kollege vom FDGB-Bundesvorstand am 16. Juli 1952 den Schlafwagen nach Warschau, um der Einladung der polnischen Bergleute bei der Einweihung der Grube Wesola II nachzukommen. Für diese Grube haben wir Schaltschränke vorfristig geliefert. So wurden wir am 17. Juli um 6.30 Uhr von der Gewerkschaft IG Bergbau und von Pressevertretern herzlichst auf dem Warschauer Bahnhof empfangen.

Die Geographie des heutigen Polens ist durch die nach Beendigung des

Krieges 1939 bis 1945 radikale Grenzveränderung gekennzeichnet. Die Ostgrenze Polens wurde durch das polnisch-sowjetische Abkommen vom 16. August 1945 festgelegt und verläuft mit Übereinstimmung der Beschlüsse der Krim-Konferenz vom 11. Februar 1945 ungefähr der sogenannten „Curzon-Linie“.

Am 6. Juli 1950 ist zwischen der Polnischen Republik und der Deutschen Demokratischen Republik ein Abkommen über die Markierung der festgesetzten und bestehenden Grenzen an der Oder und Neiß im Einklang mit dem Potsdamer Abkommen vom 22. August 1945 getroffen

worden. Polen besitzt einen breiten Zugang zum Meer. Die neuen Grenzen brachten in der demographischen, physischen und wirtschaftlichen Struktur Polens große Veränderungen. Das heutige Polen erinnert annähernd an einen Kreis, wobei drei Viertel des Umfangs auf natürliche Grenzen entfallen. Die Westgrenze an der Oder und Neiße läuft mit dem „Lausitzer Tor“ zusammen und stellt die kürzeste Entfernung zwischen dem Baltikum und den langen Sudeten-Gebirgsketten dar. Polen ist ein Land von hervorragender Bedeutung für den Durchgangsverkehr zwischen Ost und West sowie zwischen Skandinavien und Südosteuropa.

Infolge des Einfallens der Hitlerhorden hat Polen 6 Millionen Einwohner verloren, davon infolge von Kriegshandlungen 644 000 (Soldaten 123 000, Zivilpersonen 521 000) in den Konzentrationslagern und Gefängnissen, Liquidierungen der Gettos usw. 5 384 000. Polens Bevölkerung zählt heute 25 Millionen. Die Zahl der im sozialistischen Sektor Beschäftigten — ohne Landwirtschaft — wird im Jahre 1955 auf 5 700 000 erhöht werden.

Hinsichtlich der nationalen Gliederung ist Polen ein einheitliches Land. Die Zahl der Ausländer ist gering. Polen bot nach der Befreiung 1945 ein Bild der Verheerung. Annähernd 2000 Industrieobjekte waren zerstört. Der Eisenbahnverwaltung verblieben nur noch 30 Lokomotiven, 100 Personen- und 200 Güterwagen für ein Land mit einer Fläche von über 300 000 qkm.

Über eine halbe Million Gebäude auf dem Lande und über 295 000 Häuser in den Städten lagen in Trümmern. Millionen Hektar Land lagen brach. Warschau, das vor dem Kriege 1 350 000 Einwohner zählte, war ein Schutthaufen. Die Bevölkerung litt empfindlichen Mangel an unentbehrlichen Gebrauchsgegenständen. In

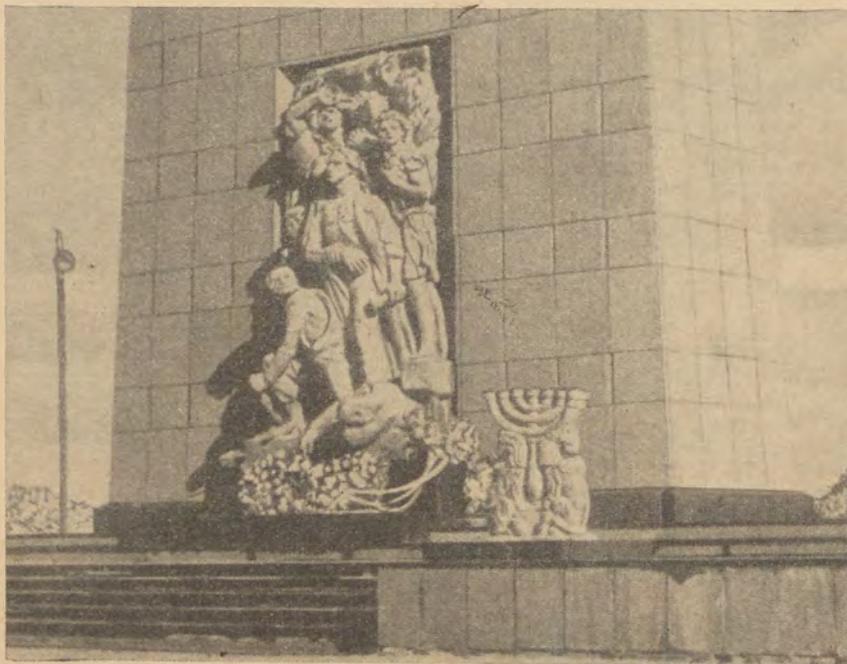
diesem Zustand beschrift das junge Polen seine neue Lebensbahn.

Und wenn man heute nach Polen kommt, so wird man überall von dem mächtigen Schwung des Wiederaufbaues mitgerissen. Besonders stark war dieser Eindruck bei unserer Fahrt durch Warschau zum Hotel. Voller Stolz zeigten uns unsere Dolmetscher den riesigen Bauplatz, auf dem inmitten von Warschau der Kulturpalast, ein Geschenk der Sowjetunion, gebaut wird. Der Palast soll 200 m hoch werden. Beinahe jede Straßenkurve gab den Blick frei auf neue Baugerüste und auf hochragende Wände neuer Häuser. Die Arbeiter fahren in überfüllten Straßenbahnen und Omnibussen zur Arbeit. Die U-Bahn ist erst im Bau und soll am Ende des Sechsjahres 1955 fertig sein.

Nach dem offiziellen Empfang, bei einem Frühstück im Hotel Bristol, konnten wir uns bei einer Rundfahrt weiter vom Warschauer Tempo überzeugen. Wir haben den Maurern bei der Arbeit zugesehen, die Maurer, durch die auf der Weberwiese der Durchbruch im Zweier- und Dreiersystem erzielt wurde. Die 18 Millionen Kubikmeter Schutt sind zum Teil abgefahren, zum Teil am Bauplatz aussortiert, zermahlen, mit Zement vermischt und wieder verarbeitet worden. Warschau war 1945 wie ausgestorben und lag zerstört da. Es ist heute wieder das Herz Polens mit 700 000 Einwohnern. Im Laufe dieser Jahre wurden täglich 137 neue oder wiederaufgebaute Wohnräume der Benutzung übergeben, annähernd 400 Schulgebäude, 18 Krankenhäuser, 38 Bibliotheken, 9 Museen, 11 Theatergebäude wurden wieder erbaut. Das Elektrizitäts-, Wasser- und Gasleitungsnetz sowie das Verkehrswesen wurde wieder in Betrieb gesetzt. Vier große Brücken hat man über die Weichsel geschlagen. Man kann nicht vom Wiederaufbau

der Hauptstadt, sondern vom Bau einer neuen, schöneren sozialistischen Hauptstadt sprechen. Nach dem leitenden Grundsatz des sozialistischen Städtebaues wurde in der neu erstandenen und noch erstehenden großen Arbeitersiedlung jedem Menschen das Recht auf Licht, Raum und Grünflächen eingeräumt. Die mit allen modernen Einrichtungen ausgestatteten Wohnhäuser befinden sich inmitten weiter Rasenflächen und Grünanlagen. Jede Siedlung und jedes Wohnviertel besitzt Warenhäuser, Wäschereien, Kinderkrippen, Vorschulen, Kulturhäuser und Bibliotheken. Eine Dreizimmerwohnung mit Bad, Licht und Heizung kostet 45 Zloty im Monat Miete. Wir mußten feststellen, daß besondere Sorgfalt auf den Wiederaufbau historischer Kulturdenkmäler gelegt wird. Ohne Rücksicht auf Mühe und Kosten wurden bereits Hunderte von Häusern aus alter Zeit wieder aufgebaut und viele Denkmäler wiederhergestellt. Der Sechsjahresplan sieht vor, den vollständigen Wiederaufbau der schönen Altstadt und des Warschauer Schlosses. In der zum Teil aufgebauten Biergasse in der Altstadt fanden wir statt der Bierkeipen sauber eingerichtete Milchbars. Vom Schloßplatz hat man einen schönen Überblick über die neuerbaute Marienstadt und über die im Jahre 1949 fertiggestellte Ost-West-Straße mit einem Tunnel unter dem Schloßplatz. Der gewaltige Bau der Ost-West-Straße hat keine 95 Wochen in Anspruch genommen. Bei dem Bau des Tunnels drohten die Sandmassen unter der unmittelbar am Tunnel stehenden Marienkirche wegzurutschen. Dies verhinderte ein polnischer Ingenieur, der die Sandmassen vereiste und später versteinte. Jetzt steht die Marienkirche wie auf einem Felsen. Die Häuser auf dem Schloßplatz über dem Tunnel stehen auf starken Eisenplatten.

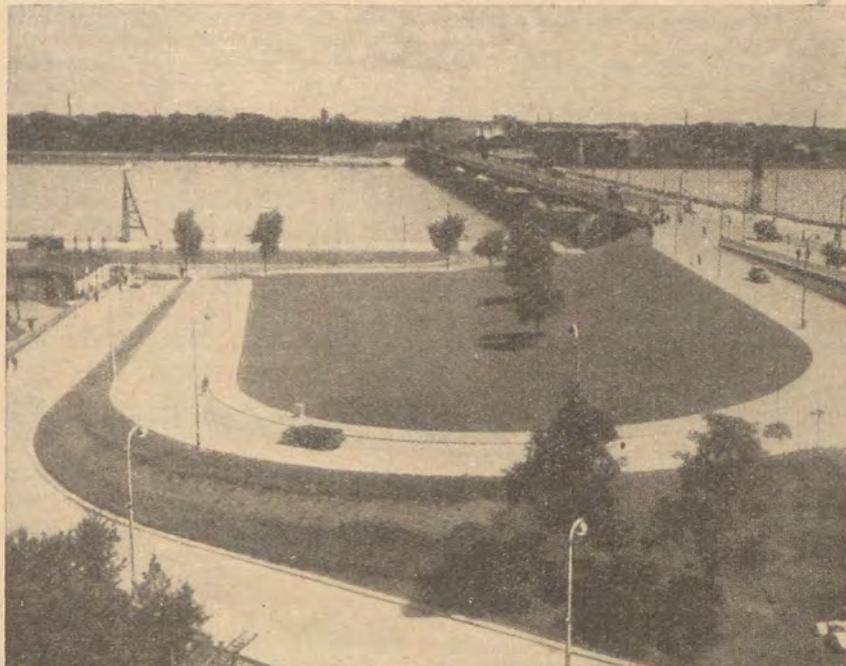
Unsere Rundfahrt ging nun vom Schloßplatz in südlicher Richtung weiter, die historische Verkehrsstraße Krakowiskie Przedmieście entlang, vorbei an drei der schönsten Denkmäler Warschaus, die historische Säule des Königs Sigismund II, das Denkmal des größten polnischen Dichters Adam Mickiewicz und das Denkmal vor der polnischen Akademie der Wissenschaft, des Astronomen Mikolaj Kopernikus. Es folgt dann die Straße Nowy Swiat (Neue Welt), zu deren beiden Seiten die nach altem Stil rekonstruierten Bauten stehen. An ihrer Kreuzung mit der Jerolimskiallee erhebt sich das Haus der Vereinigten Polnischen Arbeiterpartei. Dem Bau dieses gewaltigen, denkmalartigen Gebäudes ging eine spontane Geldsammelaktion unter den polnischen Arbeitern voran, zu Ehren des Vereinigungskongresses der Arbeiterparteien im Jahre 1943. Wir fahren die größte Verkehrsstraße von Warschau, die Marzakovskastraße, die vom Süden nach dem Norden die Stadt durchquert, entlang. 1950 begann man mit dem Abtragen der Häuserreste. Die Straße hat eine Breite von 120 m. Ein großes Wohn-



viertel von Hochhäusern ist am 22. Juli, am Staatsfeiertag, fertiggestellt worden. Von hier aus führen wir weiter zum damaligen Getto. Das war das Viertel im alten Warschau, in dem die jüdische Bevölkerung politisch und sozial abgeschlossen war. Wir blicken hier nur über ein einziges Trümmerfeld. 400 000 Juden haben hier beim Aufstand gegen den Faschismus ihr Leben gelassen. Am Rande des Trümmerfeldes steht ein Denkmal für die gefallenen Juden, die 2 1/2 Monate Widerstand gegen die Hitlerarmee geleistet haben. Erschüttert bestiegen wir unser Auto und führen weiter zum Regierungssitz des Präsidenten Boleslaw Bierut und zum Lazinski-Palais. Wir besichtigten das Gästehaus, in dem auch unser Präsident Wilhelm Pieck bei seinem Besuch in Polen gewohnt hat.

Das war der erste Tag in der Hauptstadt Polens, in Warschau, in der 1955 keine Trümmer mehr liegen werden.

(Schluß folgt in der nächsten Nummer der Betriebszeitung)



Volkskorrespondenten nehmen ihren Werkdirektor „unter die Lupe“

Durch eine öffentliche Aufforderung unserer Betriebsparteiorganisation wurde ich angeregt, meine Meinung zu sagen zu dem Ergebnis der Aussprache zwischen den Volkskorrespondenten unseres Werkes, Vertretern des „Neuen Deutschland“, der „Tribüne“, des „Berliner Rundfunk“, der Werkleitung, der BGL und der Betriebsparteiorganisation. Ich habe von dieser Sitzung den Eindruck mitgenommen, daß es das einzig Richtige war, die Vertreter des „Neuen Deutschland“ einzuladen, denn durch ihre Hilfe kam es an diesem Tage wenigstens nicht wieder zu einer Unterdrückung der Kritik.

Ein Beispiel für seine Einstellung zur Kritik gab unser Werkdirektor, Kollege Hirsch, einmal, als er erklärte: „Wir müssen eine helfende, nette Kritik üben, damit sich niemand der Kritisierten vor den Kopf gestoßen fühlt.“

Die Qualifizierung unserer Volkskorrespondenten unter der Anleitung der Kollegen vom „Neuen Deutschland“ „unterstützte“ der Kollege Werkdirektor, denn seiner Meinung nach müssen die Volkskorrespondenten unter die Lupe genommen werden (denn sie gehören zu den unbequemeren Kritikern).

Ein anderes Beispiel für die sofortige Abwehrstellung bei Kritik gab Kollege Hirsch bei der öffentlichen Mitgliederversammlung der SED-Betriebsparteiorganisation am 26. August 1952 im Kulturraum. Bei dem Situationsbericht über die Ministerratsitzung sagt unser Werkdirektor, daß die Betriebsorganisation in unserem Werk noch nicht gut ist, und weiter: „Nur hinsichtlich der Schwarzinvestitionen konnte ich mich nicht verteidigen.“

Ich bin der Meinung, daß es gar keine nette Kritik geben kann. Was der Kollege Hirsch hier unter netter Kritik versteht, das ist die uns schädigende Freundschaftspolitik. Ich denke, wir brauchen heute eine kämpferische Kritik, die offen und ohne Ansehen der Person zum Wohle unseres Werkes angewandt werden muß, um einmal getätigte Fehler und bestehende Mängel endgültig zu beseitigen. Das ist meiner Ansicht nach der Sinn einer Kritik, die nicht eine kampfartige Verteidigung zur Folge haben darf.

Ein Beweis dafür, daß die Betriebsgewerkschaftsorganisation unseres Betriebes wenig Interesse an der Kritik und Meinung unserer Kollegen hat, ist folgendes Beispiel:

Die Parteileitung hatte auf Grund der oben erwähnten Aussprache beschlossen, eine breite Diskussion innerhalb des Betriebes zu eröffnen und zu deren Unterstützung ein Flugblatt entworfen, das sofort an alle Kollegen des Werkes verteilt werden sollte. Die BGL war am Sonnabend, dem

30. August 1952 — nach Feierabend — bereits im Besitz dieser Schriften, wie ich von der Abteilung Presse und Rundfunk erfuhr. Statt, wie vereinbart, diese gleich an die AGL-Vorsitzenden weiterzugeben, wurden die AGL-Post-Fächer in der BGL damit bestückt, wo am Donnerstag, dem 4. September 1952, immer noch ein Teil unangetastet dalag. Ich habe mich im Betrieb bei den Kollegen erkundigt, ob dieses Flugblatt bekannt ist und konnte dies nur zu einem kleinen Teil feststellen. Betreffs Verteilung der Flugblätter muß ich meine Verwunderung darüber zum Ausdruck bringen, daß diese durch die BGL vorgenommen wurde. Ist unsere SED-Betriebsparteiorganisation nicht mehr in der Lage, die von ihr herausgegebenen Flugblätter selbst zu verteilen?

Die Leitungen unserer Betriebspartei- und Betriebsgewerkschaftsorganisation dürfen sich daher nicht wundern, wenn keine Stellungnahmen unserer Kollegen eingehen. Sie müssen vielmehr die Durchführung ihrer gefaßten Beschlüsse kontrollieren, dann werden wir in allen Fällen schneller vorankommen.

Charlotte Ambos

Sind Kraftfahrer denkende Menschen?

(Wir glauben, diese Frage gleich beantworten zu können, da Kollege Dziallas in den nachfolgenden Artikeln beweist, daß er richtig denkt. Red.)

In unserem Werk bin ich als Fahrer für unseren 3,5-t-LKW Horch-Diesel beschäftigt und bemüht, ebenfalls an der Erfüllung unserer Pläne mitzuarbeiten und die Selbstkosten durch zweckmäßigsten Einsatz meines Fahrzeuges zu senken.

Manchmal kommt es vor, daß man

uns seitens einiger leitender Wirtschaftsfunktionäre lediglich nur als Befehlsausführende betrachtet. Obwohl mein „Chef“, Kollege Schloß, dem auch der Fuhrpark untersteht, zu uns Kraftfahrern sagt: „Ihr müßt selbst disponieren, ich kann nicht jede einzelne Fahrt von hier aus übersehen“, können dieses einige Kollegen unseres Werkes nicht begreifen. Ein derartiges Beispiel möchte ich kurz schildern:

Ende August fuhr ich mit meinem LKW und 5-t-Anhänger mit Werk-

material nach unserem Zweigwerk TG (Weißensee). Es war gegen Mittag, so daß ich, wenn alles glatt ginge, ohne weiteres nach Abladen des Materials im Zweigwerk TG eine zweite Fahrt vom Hauptwerk nach Weißensee hätte machen können.

Doch es kam anders:

Der Kollege Ritter in Weißensee hielt mich nach Abladen der ersten Fuhre in Weißensee fest mit der Begründung, ich solle Trennschalter mitnehmen, die zum Versand vorgesehen seien. Dem Kollegen Ritter machte ich klar, daß ich nicht so lange warten könne, bis der Anhänger beladen war, da ich sonst die zweite Fahrt nicht schaffen konnte. Ich schlug vor, daß ich nach der zweiten Fuhre die Schalter mitnehmen werde. Kollege Ritter verharrete auf seinem Standpunkt, diese Schalter nach der ersten Fahrt mitzunehmen, wodurch meine Rückfahrt um über 1½ Stunden verzögert wurde.

Die Transportkapazität meines Fahrzeuges wird also nicht ausgenutzt. So kam es, daß ich erst gegen 16.30 Uhr zurückkam und nur eine Fahrt statt zwei Fahrten gemacht hatte. Eine Fuhre Werkmaterial nach Weißensee blieb liegen bis zum anderen Tag. Die Schalter selbst wurden dann doch erst am anderen Morgen in unserer Versandhalle verpackt, da ja am Vortage bereits Feierabend war.

Lieber Kollege Ritter und alle, die es angeht! Stellt euch nicht stur an, wenn ihr von euren Kollegen Kraftfahrern aufmerksam gemacht werdet auf bessere Ausnutzung des Fahrzeuges. Wir sind meistens schon lange im Fach und haben entsprechende Berufserfahrung. Solche Einstellung, wie sie Kollege Ritter mir gegenüber zeigte, kann weder als kollegial bezeichnet werden, noch dient sie zur Erfüllung unserer Pläne.

Dziallas (Fuhrpark)

Und noch einmal - Wadsamkeit!

Ein Vorfall, den ich an der Torkontrolle unseres Zweigwerkes TG (Weißensee) miterlebte, gibt mir Veranlassung, diesen allen unseren Kollegen mitzuteilen.

An einem Tage vorigen Monats passierte ich zu Feierabend mit meinem LKW das Werk in TG (Weißensee). Da ich noch auf etwas warten mußte, hatte ich Gelegenheit, die Torkontrolle zu verfolgen. Der Kollege Ritter, Angestellter in TG, wurde kontrolliert. Er hatte Werkpapiere bei sich und keine Bescheinigung, daß er diese mitnehmen durfte. Angeblich nimmt Kollege Ritter die Papiere mit, weil er zu Hause daran arbeiten will. Dem Leiter des Betriebsschutzes in TG gelang es nicht, dem Kollegen Ritter die Papiere abzunehmen. Kollege Ritter hatte sich losgerissen und ist mit den Werkpapieren hinausgegangen. Wie mir der Kollege vom Betriebsschutz sagte, seien dem Kollegen Ritter schon mehrere Male Werkpapiere abgenommen worden. Sicherlich hat der

Leiter des Betriebsschutzes in TG an den Hauptverantwortlichen für den Betriebsschutz, Kollegen Hannemann, eine Meldung über den Vorfall erstattet. Nun möchte ich mich in diesem Zusammenhang an alle Kollegen wenden, denen Werkpapiere zugänglich sind. Das Beispiel des Kollegen Ritter ist so, wie es nicht sein soll. Wie leicht können von feindlichen Elementen die Werkpapiere entwendet, geändert oder abgeschrieben werden, wenn sie erst aus dem Werk heraus sind. Niemand hat das Recht, ohne Genehmigung

Papiere aus dem Werk zu nehmen. Dieses sollte ja eigentlich Selbstverständlichkeit sein.

Von unserer Werkleitung und BGL fordere ich, alle Kolleginnen und Kollegen nochmals dringendst darauf hinzuweisen, Werkpapiere ohne Genehmigung nicht mitzunehmen. Vom Kollegen Ritter kann ich als Mitbesitzer unseres volkseigenen Betriebes verlangen, mehr Disziplin zu wahren und mehr Verständnis für die Arbeit unserer Kollegen vom Betriebsschutz zu zeigen.

Dziallas (Fuhrpark)

Ein Lob für die Arbeit im Gtr

Heute flatterte dieser Brief auf unseren Tisch!

„Herr
Heimut Zerna
Monteur
Berlin

D/Bu/Ko

17. VIII. 1952

Umstufung des Transformators AEG Nr. 123 463

60/6 kV 20 MVA in unserem Umspannwerk Wanda-Lech in Wierek O/S

Für die am 9. Juli 1952 durchgeführten Arbeiten am obigen Transformator bei der Umstufung von 65 000 auf 61 000/6500 V, welche nach Wiederinbetriebsetzung eine merklliche Verbesserung bei unseren 6 kV-Konsumenten herbeigeführt hat, sowie für die schnelle und saubere Ausführung dieser Arbeit, was uns besonders erfreute, daß Sie ohne Entgelt sich der Sache mit soviel Intensität annahmen, sprechen wir Ihnen unsere größte Anerkennung aus und zeichnen mit

Hochachtung

Zakłady Energetyczna Okregu Poludniowego
Zakłady Sieci Elektrycznych Gliwice
gez. Unterschrift

Red.

Warum tiefes Schweigen?

Ich mache mir ernsthaft Gedanken über unser Werk, denn es trägt den stolzen Namen „Karl Liebknecht“. Dieser Name verpflichtet. Karl Liebknecht wurde von der Reaktion ermordet, weil er für die Interessen der Werktätigen, für den Aufbau des Sozialismus kämpfte.

Unsere Partei hat auf der II. Parteikonferenz beschlossen, daß jetzt in der DDR der Sozialismus aufgebaut wird — und damit auch in unserem Werk.

Viele Betriebe in der DDR haben schon große Erfolge erzielt. Wie sieht es nun aber bei uns aus?

In einer öffentlichen Mitgliederversammlung, am 26. August 1952, hat unser Werkdirektor, Genosse Hirsch, ein 15-Punkte-Programm verkündet, welches in Zusammenarbeit mit der Parteileitung erarbeitet wurde. Dieses Programm erhielt in seinen 15 Punkten Vorschläge zu einem besseren organisatorischen Ablauf für das gesamte Betriebsgeschehen.

Daß in dieser Mitgliederversammlung keine konkreten Ergänzungsvorschläge gemacht werden konnten, lag daran, daß die Kollegen und Genossen erstmalig in der Mitgliederversammlung davon hörten. Aus diesem und noch einigen anderen Gründen hatte die öffentliche Mitgliederversammlung auch nicht den Erfolg, wie man wohl hätte erwarten müssen. Allen unseren Kollegen liegt das Wohl unseres Werkes am Herzen, und

sie sind auch zur Mitarbeit bereit. Aber man muß an sie herantreten.

Das 15-Punkte-Programm sollte vielfältig werden, und damit wäre eine Grundlage geschaffen worden für eine breite Diskussion. Ich bin überzeugt, daß viele brauchbare Vorschläge der Erfolg gewesen wären.

Bis heute ist aber noch nichts geschehen — tiefes Schweigen. Ob man sich vielleicht wieder vor der Kritik fürchtet? Ich hoffe es nicht. Werkleitung, tue mal etwas! Nur wenn eine breite Diskussion entfaltet wird, ist es uns möglich, die bestehenden Mängel zu beseitigen. Dann wird unser Werk den Namen „Karl Liebknecht“ mit Recht tragen. Daß die Kollegen bereit sind, am Aufbau des Sozialismus mitzuarbeiten, wird durch den täglichen Einsatz, die zahlreichen Selbstverpflichtungen und Sonderleistungen bewiesen. Wenn unsere leitenden Wirtschaftsfunktionäre mehr von unseren Produktionsarbeitern, Aktivisten und Bestarbeitern lernen, die Kritiken mehr beachten und mit der Entwicklung Schritt halten, kann uns im TRO um den Aufbau des Sozialismus nicht bange sein.

Lisa Griebbach (P)

Herausgeber: SED-Betriebsparteiorganisation Transformatorwerk „Karl Liebknecht“. Veröffentlicht unter der Lizenz-Nr. 951 D des Amtes für Information der DDR. Druck: (125) Greif Graphischer Großbetrieb, Werk II, Berlin N 54