

Überholungen stark heruntergewirtschaftet. Der Wiederaufbau des Verkehrswesens erfordert daher gewaltige Anstrengungen, die der starken Aufwärtsentwicklung unserer Wirtschaft entsprechen.

1949 waren durch die Übererfüllung der Produktionspläne die Transportanforderungen höher als geplant; sie konnten durch leistungssteigernde Maßnahmen im wesentlichen erfüllt werden.

Die noch fehlende Einheit Deutschlands hat die Reichsbahn zusätzlich vor viele Probleme gestellt, von denen nur zwei erwähnt werden sollen:

1. Die veränderte Richtung der Güterströme, die jetzt vorwiegend von Süden nach Norden der DDR sich bewegen gegenüber früher von Osten nach Westen.

2. Der Zwang, statt Steinkohle aus dem Ruhrgebiet jetzt Braunkohle zu verfeuern, die nur etwa 40 Prozent des Heizwertes der Steinkohle besitzt.

Bei dem Problem der Beheizung unserer Lokomotiven muß man den Nationalpreisträger Hans Wendler und sein Kollektiv erwähnen, der mit seinen Kollegen in gemeinschaftlicher Arbeitsleistung von Arbeitern und technischer Intelligenz neue Höchstleistungen der Technik erzielen konnte.

Nach dem Vorbild des Bergarbeiters Hennecke haben die Eisenbahner begonnen, eine Aktivistenbewegung zu entfalten und Wettbewerbe um die Erhöhung der Transportleistung, um das Fahren von Schwerlastzügen, sorgfältiges Rangieren und Verbesserung der Umlaufzeiten zu organisieren.

Diese Leistungssteigerungen und die Erhöhung der Leistung der Verkehrskapazität durch Investitionen haben ermöglicht, daß der Plan 1950 in seinen wesentlichen Punkten folgende Erhöhungen gegenüber der Leistung 1949 erfahren konnte:

1. Erhöhung der täglich durchschnittlich beladenen Güterwagen um 18 Prozent auf 19 750 Wagen;

2. Herabsetzung der Wagenumlaufzeit um 7,5 Prozent auf 3,75 Tage;

3. Erhöhung der Gütertransportleistung, ausgedrückt in Netto-t/km, um 21 Prozent auf 16,7 Milliarden;

4. Erhöhung der Personenbeförderung des allgemeinen Verkehrs, ohne S-Bahn, um 2 Prozent auf 12,3 Milliarden Pers./km.

Neben dieser quantitativen Steigerung steht die Verbesserung der Verkehrsleistung durch verbesserte Ausstattung der Verkehrsmittel, Erhöhung der Platzzahl, Zugdichte und Pünktlichkeit. Besonders gilt dieses für den Berufsverkehr.

Um diese Leistung zu erreichen, sind in verstärktem Maße Reparaturen der Fahrzeuge und Investitionen für die Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Strecken und Vergrößerung des Fahrzeugparks notwendig.

Mit den vorgesehenen Leistungen wird die Reichsbahn dem Anstieg unserer Produktion sowie unserem verstärkten Außenhandel gerecht. Sie übernimmt 85 Prozent der notwendigen Verkehrsleistungen, gemessen an den Tonnenkilometern, während der Kraftverkehr 8 Prozent und die Schifffahrt 7 Prozent vollbringen werden.

In der Entwicklung der Schifffahrt ist eine Steigerung der beförderten Gütermengen um 14 Prozent auf 11,2 Millionen Tonnen vorgesehen, die zusammen mit den erhöhten Versandweiten eine Erhöhung der Tonnenkilometer um 24 Prozent auf 1,4 Milliarden bewirken. Dazu müssen wir weitere Schiffe reparieren — und das sind jetzt vorwiegend schwer beschädigte Schiffe, da in den vergangenen Jahren zuerst die leicht beschädigten vorgenommen wurden —, und

wir müssen ferner Investitionsarbeiten zur Verbesserung der Wasserstraßen vorsehen.

Unser Kraftfahrzeugpark für den Gütertransport reicht aus, die Transportnotwendigkeiten zu decken. Die Verstärkung des Einsatzes im Nahverkehr und das Senken des Anteils der Ferntransporte werden im Plan vorgesehen, weil der Lastkraftwagen im Vergleich mit Eisenbahn und Schifffahrt am günstigsten im Nahverkehr eingesetzt wird.

Der Personenverkehr mit Omnibussen wird keine Erhöhung haben. Er soll aber dadurch eine Änderung erfahren, daß Omnibuslinien im Parallelverkehr zur Eisenbahn eingezogen und die\* Fahrzeuge zur besseren Bedienung anderer Strecken des Berufsverkehrs eingesetzt werden.

Der größere Anfall von Bitumen aus der vermehrten Verarbeitung von Kohle wird eine erhöhte Instandsetzung der Straßen als im Vorjahr ermöglichen. Die Wiederherstellung von 127 im Kriege zerstörten Brücken wird die Verkehrsverbindungen verbessern und verkürzen.

Entsprechend der Aufwärtsentwicklung unserer Wirtschaft sind die Leistungen im Post- und Fernmeldewesen zu erhöhen. Gemessen an den Einnahmen 1949 erfolgt eine Steigerung um 13 Prozent auf rund 700 Millionen DM.

Die Mängel der zurückliegenden Jahre sind durch intensive Maßnahmen zu überwinden. Im Postverkehr wird eine wesentliche Beschleunigung und Verdichtung der Zustellungen eintreten können, weil Kraftwagen und Postmechanisierungseinrichtungen eingesetzt werden. Der Fernsprech-Ortsverkehr wird eine Erweiterung um 45 000 Anschlüsse erreichen, das Weitsprechverkehrsnetz wird um 400 km erweitert.

Um die weitere Entwicklung von fernmeldetechnischen Geräten voranzutreiben, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Bedarfsträgern und unserer Elektroindustrie notwendig.

Wenn wir bei der Deutschen Post zunehmende Leistungen planen, so berücksichtigen wir hierbei nicht nur die notwendigen organisatorischen Verbesserungen des innerbetrieblichen Arbeitsablaufes und der zunehmenden Investitionen, sondern wissen, daß auch bei der Post Menschen mit wachsendem Willen zu verbesserter Leistung vorhanden sind.

#### Arbeitskräfte:

Der Arbeitskräfteplan legt für die Vereinigung volkseigener Betriebe die Zahl der Arbeitskräfte, die Produktivität und Lohnsumme fest.

Die Gesamtheit der Produktions- und Investitionspläne ist mit der Arbeitskräftebilanz so abgestimmt, daß damit das in der Verfassung der Deutschen Demokratischen Republik festgelegte Recht auf Arbeit planmäßig verwirklicht wird.

Wir wissen, daß wir auf Grund unseres Planes, abgesehen von der Fluktuation und einigen strukturellen Schwierigkeiten, als Nachwirkung der Kriegereignisse keine Arbeitslosigkeit haben, während im Westen Deutschlands als Auswirkung der kolonialen Versklavung und des Marshall-Planes zunehmende Arbeitslosigkeit vorhanden ist und vorhanden sein wird, solange nicht der Kampf um die Einheit Deutschlands gewonnen ist. Neben hunderttausenden Kurzarbeitern werden gegenwärtig in Westdeutschland 1 700 000 Arbeitslose gezählt, wobei die in Arbeitslagern zusammengepferchten Umsiedler nicht gerechnet sind.

Während also im Westen unserer Heimat die Zahl der Beschäftigten abnimmt, wird sie im Gebiet unserer Republik weiter zunehmen, und zwar 1950 um 250 000 Beschäftigte. Diese Zunahme ist möglich, weil wir neben Verbesserungen im Wohnungswesen und