

1. Reichsbahn

Im Jahre 1960 sind gegenüber 1955 etwa 33 Prozent mehr Güter zu befördern. In Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsorganen sind Maßnahmen zu treffen, die zur Rationalisierung der Transporte führen, und unnötige, zu weite und gegenläufige Transporte auszuschalten. Dadurch sind die Transportentfernungen zu verkürzen, so daß die Transportleistung (t/km) nur um 32 Prozent steigt. Die operative Transportplanung ist zu verbessern. Zwischen den großen Industriebetrieben und den Güterbahnhöfen ist die Zusammenarbeit besser zu organisieren.

Um den Fahrzeugpark besser auszunutzen und die Beförderungselbstkosten weiter zu senken, ist die durchschnittliche Umlaufzeit eines Güterwagens um mehr als 10 Prozent zu senken und die Auslastung um mindestens 4 Prozent zu erhöhen. Neben der Steigerung der Reisegeschwindigkeit sind Maßnahmen zu treffen, die eine Verkürzung der Stillstandszeiten auf den Be- und Entladestationen gewährleisten.

Der Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn ist zu modernisieren und zu erweitern. Der Güterwagenpark ist um 39 600 zweiachsige Wagen zu vergrößern. Wenigstens 75 Prozent der neuen Güterwagen müssen als Großraumwagen gebaut werden. Die Ausnutzung der Lokomotiven ist um mindestens 10 Prozent zu erhöhen. Gleichzeitig ist der spezifische Kohleverbrauch auf 96 Prozent zu senken. Der Transport ist durch den Einsatz von Elektro- und Dieselloks wirtschaftlicher zu gestalten und zu modernisieren. Es sind neue Dieselstreckenlokomotiven mit einer Leistung bis zu 2400 PS zu entwickeln und in Betrieb zu nehmen.

Im mitteldeutschen Industriegebiet sind weitere Strecken mit besonders dichter Zugfolge zu elektrifizieren. Der Anteil der mit Elektroloks durchgeführten Transportleistung soll 1960 das 25fache von 1955 betragen.

Die Personenbeförderung ist durch den Einsatz von neuen modernen Reisezugwagen, Dieseltriebwagen und Schienenomnibussen zu verbessern. Die Reisegeschwindigkeit ist zu steigern.

Im mitteldeutschen Raum sind im zweiten Planjahrfünft 380 Kilometer Betriebsgleise auf elektrischen Betrieb umzustellen. Die Gesamtlänge der mit vollautomatischer Streckenblockung ausgerüsteten Strecken ist bis 1960 auf das 15fache zu steigern. Streckenzentralstellwerke für Fernsteuerung sind zu entwickeln. Mit ihrem Einbau ist 1958 zu be-