

Im vorigen Jahr wurde mit der Inbetriebnahme der Strecke Saarmund-Golm der Bau des Berliner Außenringes abgeschlossen, und auf einigen der wichtigsten Hauptstrecken konnte durch Generalüberholung und Auswechslung des Oberbaus die Geschwindigkeit erhöht werden. Wir erhielten Dutzende Lokomotiven und Hunderte neuer Wagen, unter denen als besondere Leistung der neu entwickelte Doppelstock-Gliederzug zu erwähnen ist. In den Bezirken Leipzig und Halle schreitet nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten die Elektrifizierung unserer wichtigsten Hauptstrecken zügig voran, und es wird uns gelingen, im Verlauf der nächsten beiden Fünfjahrpläne die Strecken des südlichen Teiles unserer Republik fast vollständig zu elektrifizieren.

Hand in Hand mit der Elektrifizierung muß auch die Umstellung des Lokparks auf Diesellokomotiven erfolgen. Leichtere und mittlere Dieselloks sind bei uns bereits entwickelt und gebaut worden. Wir brauchen sie jedoch in größerer Zahl, als sie bisher geliefert wurden. Wir brauchen aber vor allen Dingen große, leistungsfähige und auch schnellere Dieselloks für den Streckendienst, sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr. Die Entwicklung solcher Dieselloks krankte jedoch bisher an der mangelnden Entwicklungsfreudigkeit mancher Werke unseres Maschinenbaus. Diese mangelnde Entwicklungsfreudigkeit ist uns um so unverständlicher, als gerade die Entwicklung und Erprobung von Fahrzeugen für den Einsatz auf unseren Strecken eine der wichtigsten Voraussetzungen unserer Maschinenbaubetriebe für den Kampf um die Erreichung des Weltniveaus und die Sicherung ihrer Exportfähigkeit sein mußte. Wir hoffen und glauben fest, daß wir durch die großen Impulse, durch die sieghafte Perspektive, die uns der V. Parteitag stellt, auch auf diesem Gebiet schneller zu sichtbaren Ergebnissen kommen werden.

Auch der Wiederaufbau der zerstörten Bahnhöfe hat in den vergangenen Jahren gute Fortschritte gemacht. In diesem Jahr wird der größte Bahnhof Europas, der Leipziger Hauptbahnhof, im wesentlichen wieder voll hergestellt sein. Auch in vielen anderen großen Städten konnten dabei Erfolge erzielt werden.

Auf dem Leipziger Hauptbahnhof wird es in der Zukunft auch keine Bahnsteigsperrn mehr geben. Als man in Westdeutschland, und zwar in München, vor einiger Zeit versuchte, die Bahnsteig-