

zu Jahr steigenden Transportanforderungen unserer Volkswirtschaft voll zu befriedigen. Insbesondere im Eisenbahnwesen wurden durch die Ausbreitung des Dispatchersystems auf das gesamte Streckennetz, die Einführung des Vier-Brigade-Systems im operativen Dienst und eine Reihe weiterer Maßnahmen zur Festigung der Disziplin und zur Verbesserung der Arbeitsorganisation die Voraussetzungen geschaffen, um auch ohne wesentliche Erweiterung der Kapazitäten einen beachtlichen Leistungsanstieg zu erreichen. Heute werden von unseren Eisenbahnern allein im Güterverkehr jährlich je Streckenkilometer über 35 000 Tonnen mehr bewältigt als bei der westdeutschen Bundesbahn.

Hervorragende Leistungen vollbrachten unsere Eisenbahner im Berufsverkehr, vor allem bei der Einführung des 7%-Stunden-Tages, wo täglich für 3,1 Millionen Werktätige 741 Berufszüge zusätzlich gefahren wurden. Durch den Einsatz von rund 500 neuen Reisezugwagen, darunter über 350 Doppelstockwagen, wurde der Berufsverkehr insgesamt bedeutend verbessert.

1957 wurde der Berliner Außenring vollendet. Beim Bau der 180 km langen Trasse wurden insgesamt mehr als 10 Millionen Kubikmeter Bodenmassen bewegt und etwa 100 Brücken und Durchlässe, darunter Damm und Brücke über den Templiner See, errichtet.

Die III. Parteikonferenz forderte, im Eisenbahnwesen vom althergebrachten Dampfbetrieb auf den wirtschaftlicheren elektrischen und Dieselmotorbetrieb überzugehen. Die Streckenelektrifizierung wurde entsprechend der vorhandenen Material- und Energiebasis in Angriff genommen und machte sichtbare Fortschritte. In der Entwicklung und Erprobung mittlerer und schwerer Diesellokomotiven ist jedoch ein Tempoverlust eingetreten.

Die Werktätigen des Kraftverkehrs, die bereits im ersten Fünfjahrplan ihre Leistungen im Gütertransport in Tonnen auf 193,7 Prozent steigerten, haben auch in den Jahren 1956 und 1957 ihre Leistungen um weitere 23,3 Prozent erhöht. Dabei sind die Leistungen des volkseigenen Sektors in den letzten zwei Jahren um 51,9 Prozent und die der volkseigenen Güterkraftverkehrsbetriebe sogar um 122,7 Prozent gestiegen.

Der Leistungsanstieg im volkseigenen Güterkraftverkehr hätte noch größer sein können, wenn eine richtige Investitionspolitik der Ministerien bei der Verteilung der Lastkraftwagen durchgeführt