

Mit dem raschen Aufbau einer modernen Seehandelsflotte, die heute 84 Schiffe mit annähernd einer halben Million Tonnen Tragfähigkeit umfaßt, und ihrer Basis an der Küste sowie der Fertigstellung der ersten Ausbaustufe des Zentrallughafens Berlin-Schönefeld hat sich das internationale Ansehen unserer Republik weiter erhöht.

Die Leistungen, die von den etwa 500 000 im Transportwesen beschäftigten Menschen vollbracht werden, verdienen hohe Anerkennung. Es war nicht immer leicht, die Anforderungen der Volkswirtschaft zu jeder Zeit zu erfüllen. Wir wissen alle, daß dem Transportwesen in den vergangenen Jahren nicht immer die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden konnten. Die neuen Beziehungen zur Arbeit, die breite Bewegung der sozialistischen Brigaden, Neuerer, Rationalisatoren und Erfinder haben aber oft unmöglich Erscheinendes möglich gemacht. Besonders augenscheinlich wird diese Initiative im Massenwettbewerb zu Ehren des VI. Parteitag.

Die Eisenbahner hatten bis zum 1. Dezember trotz höherer Anforderungen als im Vorjahr einen Planvorsprung von etwa 5 Tagen erkämpft und damit die Voraussetzungen geschaffen, daß erstmals der Volkswirtschaftsplan im Gütertransport am Ende des Jahres erfüllt war und in der Beladung eine Übererfüllung von 1,2 Millionen Tonnen erreicht werden konnte. Von den Werktätigen des Kraftverkehrs wurden 2 Millionen Tonnen über den Plan befördert. Unsere Seeleute haben den Plan der Frachteinnahmen übererfüllt. Diese Leistungen halten durchaus internationalen Vergleichen stand.

Die Eisenbahner haben ohne wesentliche Erweiterungen der Kapazitäten eine Auslastung der Anlagen und Wagen erreicht, die mit an der Spitze in Europa liegt und die der westdeutschen Eisenbahn übertrifft. So ist zum Beispiel die Verkehrsdichte auf unseren Strecken um rund 20 Prozent höher als in Westdeutschland. Noch deutlicher wird der Vergleich, wenn man die Steigerung der Arbeitsproduktivität in den letzten Jahren ansieht. Sie hat sich in unserem Eisenbahnbetrieb seit 1958 um über 7 Prozent erhöht. Obwohl die westdeutsche Eisenbahn zur Verbesserung ihrer Konkurrenzfähigkeit von 1957 bis 1961 über 11 Milliarden DM für Rationalisierung investiert hat, konnte sie diese Produktivitätssteigerung nicht übertreffen.

Im Kraftverkehr entstand ein leistungsfähiger Fahrzeugpark. Gleichzeitig wurde die Ausnutzung der Ladekapazität gegenüber 1958 um etwa 30 Prozent gesteigert.