

Maßnahmen konzentriert die durch rasche Einführung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zu einer bedeutenden Einsparung an lebendiger Arbeit führen und damit die Produktivität und Wirtschaftlichkeit des Transportwesens schnell erhöhen.

Große Reserven zur Leistungssteigerung des Transportwesens liegen im Güterumschlag. Für die Be- und Entladung werden 40 Prozent der Umlaufzeit der Fahrzeuge und etwa ein Drittel des Transportaufwandes benötigt. In der Transporttechnologie besteht gegenwärtig der Widerspruch, daß etwa zwei Drittel der Massengüter konzentriert verladen werden, ihre Entladung aber zersplittert an vielen Stellen und mit einem hohen Aufwand an lebendiger Arbeit erfolgt. Die im Programmentwurf geforderte komplexe Mechanisierung der Be- und Entladearbeiten bedingt daher die Einführung des konzentrierten Güterumschlags auf Knotenbahnhöfen. Bei seiner zielstrebigem Durchsetzung führt das schnell zur Einsparung an Arbeitskräften, aber auch an Transportkapazitäten.

Ausgehend vom Beispiel Bautzen, wurden in den letzten Monaten in weiteren drei Städten spezialisierte Umschlagplätze für Kohle eingerichtet. Das hat dort zu einer Steigerung der Arbeitsproduktivität im Umschlag von 30 bis 50 Prozent geführt. Auch der Gewinn an Transportraum von täglich 200 Güterwagen stellt einen beachtlichen Anfangserfolg dar.

Ein sehr aufwendiges Gebiet im Transport war immer der Stückgutverkehr. Seine Rationalisierung wurde aber erst unter sozialistischen Bedingungen möglich, die die Grundlage für eine sich immer enger gestaltende Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftverkehr sind. Im Verlaufe von wenigen Jahren wird durch Knotenbildung der Stückgutumschlag von bisher 3000 Stellen auf nur noch 186 Knoten, von denen rund 100 bereits bestehen, konzentriert.

In diesem Zusammenhang wird es auch notwendig, im Interesse einer straffen Leitung und Organisation des Güterumschlags auf den Knotenbahnhöfen leistungsfähige Transport-, Umschlags- und Lagerbetriebe aufzubauen. Je nach örtlichen Bedingungen werden sie der Regie der Landwirtschaft, des Handels, des Bau- oder des Transportwesens unterstehen.

Bei der Eisenbahn ist die entscheidende Rationalisierungsmaßnahme die Umstellung der Traktionsarten auf die elektrische und Dieselzugförderung. Dabei kommt es vor allem darauf an, die ökonomisch beste Kombination von elektrischem und Dieselbetrieb zu erreichen.

Die Erfahrungen der am weitesten fortgeschrittenen europäischen