

Eisenbahnen zeigen, daß durch die Anwendung der modernen Zugförderungsarten neben einer beträchtlichen Steigerung der Leistungsfähigkeit auch eine große Einsparung von Arbeitskräften in der Zugförderung und im Reparaturbereich, von Material und Selbstkosten erreicht wird.

Die um das Drei- und Vierfache bessere Ausnutzung der Primärenergie führt zu einer jährlichen Einsparung von mehreren Millionen Tonnen wertvoller Lokomotivkohle. Hinzu kommt, daß bei den neuen Zugförderungsarten die Anzahl der eingesetzten Triebfahrzeuge wesentlich geringer als beim Dampftrieb ist. Eine elektrische Lokomotive ersetzt zum Beispiel 1,5 bis 2 Dampflokomotiven und erfordert nur ein Drittel des früheren Reparaturaufwandes.

In der UdSSR beträgt heute der Anteil der elektrischen und Dieselizeugförderung bereits mehr als 50 Prozent der Beförderungsleistungen. Allein 1962 wurden dadurch rund 70 Millionen Tonnen Steinkohle eingespart. Die aufgewendeten Investitionsmittel machen sich sehr schnell bezahlt. Bei den französischen Bahnen zum Beispiel fließen die Mittel für die Elektrifizierung in 6 bis 8 Jahren zurück. Der ökonomische Nutzen der modernen Zugförderungsarten wird aber erst dann *voll* wirksam, wenn ein größerer Teil des Eisenbahnnetzes umgestellt ist. Deshalb liegt es im Interesse unserer gesamten Volkswirtschaft, das Tempo der Elektrifizierung und Umstellung auf Dieselbetrieb in der DDR zu beschleunigen. Eine der Voraussetzungen dafür ist aber, daß die Schienenfahrzeugindustrie und der Außenhandel mehr und bessere Diesellokomotiven als bisher liefern. Eine enge sozialistische Gemeinschaftsarbeit zwischen Eisenbahnern und Schienenfahrzeugbauern muß die erforderliche Wende bringen.

Der zweite Schwerpunkt der Rationalisierung im Eisenbahnwesen neben der Umstellung der Traktionsarten ist die unbedingte Verbesserung des Zustandes unseres Gleisnetzes. Davon ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken und damit die Bewältigung der ständig steigenden Transportanforderungen abhängig. Diese Aufgabe erfordert deshalb große Anstrengungen und ist nur zu lösen, wenn wir in den nächsten Jahren bei gleichbleibender Zahl an Arbeitskräften die eigenen Gleisbaukapazitäten verdoppeln und die komplexe Mechanisierung der Gleiserneuerung durchsetzen. Das wird nur möglich, wenn vom Maschinenbau und vor allem vom Außenhandel die dazu notwendigen Maschinen und Aggregate termingerecht und in der erforderlichen Qualität geliefert werden. Außerdem ist es unumgänglich, daß die in der Industrie