

gen zwischen dem VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht“, den Chemischen Werken Buna, dem Elektrochemischen Kombinat Bitterfeld sowie der Farbenfabrik Wolfen vorgesehen beziehungsweise bereits im Bau. Allein in den Leunawerken entfallen dadurch im Jahr 20 000 Wagenbewegungen, 72 Kesselwagen werden für andere Aufgaben frei, und etwa 1,4 Millionen MDN werden dadurch eingespart. Wir beschäftigen uns jetzt damit, wie diese moderne Beförderungsart auch auf andere Wirtschaftszweige im Territorium Anwendung finden kann.

Bei der Verwirklichung der ersten Aufgaben des Generalverkehrsplans, des Planes der Entwicklung des Bauwesens und in der Diskussion mit unseren Werkträgern in Vorbereitung des VII. Parteitagess gewannen wir die Erkenntnis, daß wir die Leistungsstärke der Straßenbaukapazitäten erhöhen und neu profilieren müssen. Im Rat des Bezirkes haben wir deshalb vorgeschlagen, zum 1. Januar 1968 einen bezirksgeleiteten volkseigenen Straßen- und Brückenbaubetrieb zu bilden. Gleichzeitig bauen die Räte der Kreise ihre örtlichen Kapazitäten aus, um die notwendigen Instandsetzungsarbeiten und die Anbindung ihrer wichtigsten Trassen an die Hauptmagistralen des Bezirkes zu gewährleisten. In dem neuzubildenden Betrieb wollen wir alle vorhandenen volkseigenen Straßen- und Brückenbaukapazitäten zusammenfassen, enge Kooperationsbeziehungen zu allen Splitterkapazitäten sowie zu den zentralgeleiteten Spezialbetrieben hersteilen und so die Erzeugnisgruppenarbeit organisieren.

Die Sicherung der hohen Leistungsfähigkeit des bezirksgeleiteten Betriebes macht es erforderlich, ihm kontinuierlich Arbeitskräfte zuzuführen, die wir durch Rationalisierung in anderen Zweigen frei machen müssen, eine eigene Berufsausbildung auszubauen und ihn mit hochproduktiven Maschinenkomplexen auszurüsten.

Nach unserer Meinung ist es notwendig, daß sich die WB Bau-, Baustoff- und Keramikmaschinen in viel stärkerem Maße auf die Produktion von modernen Maschinenkomplexen konzentriert, um zielstrebig die Kapazitäten der Straßenbaubetriebe ausbauen zu können und beste Voraussetzungen für die Steigerung der Arbeitsproduktivität zu schaffen. Nach unseren Berechnungen ist das unbedingt erforderlich, um im Straßenbau die geplante Arbeitsproduktivität des Jahres 1967 in Höhe von 60 000 MDN auf erforderliche 80 000 MDN je Arbeitskraft in den nächsten zwei Jahren zu erhöhen.

Da das bisherige System der Planung die konzentrierte Durchführung der Verkehrsmaßnahmen hemmt, bitten wir die Genossen im Ministerium