

stungen, erfüllter und übererfüllter Pläne reichen die Anstrengungen der Eisenbahner und die verfügbaren Kapazitäten in der zurückliegenden Zeit nicht aus, um den Transportbedarf der Volkswirtschaft überall und jederzeit voll zu befriedigen. Die Tatsache, daß bereits in den ersten Monaten eine angespannte Transport-situation zu verzeichnen war, weist mit allem Ernst darauf hin, daß besonders im Herbst- und Winterverkehr 1974/75 ungewöhnlich hohe Transportleistungen bewältigt werden müssen, die nur durch die Erschließung aller verfügbaren Reserven und eine kontinuierliche Aus-nutzung jeder Tonne Laderaum erreichbar sind.

Jede Tonne Laderaum nutzen

Je höher die Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn werden, je stärker die Anlagen und Transportgefäße ausgelastet sind, desto nach-haltiger muß die kontinuierliche Inanspruch-nahme des Transportraumes auch von seiten der be- und entladenden Wirtschaft erfolgen. Hierbei könnten die Parteiorganisationen der Kombinate und Betriebe der Industrie, des Bauwesens, des Handels und der Landwirt-schaft die Bemühungen der Politorgane und Parteiorganisationen der Deutschen Reichs-bahn, eine breite Masseninitiative im Kampf um jede Tonne Laderaum zu entwickeln, wirk-ungsvoll unterstützen. Zur Zeit liegen zum Beispiel die Leistungen in der Beladung an Sonnabenden um etwa 5 Prozent und an Sonntagen um etwa 10 Prozent niedriger als an den übrigen Tagen der Woche. Noch werden an den Wochenenden täglich 2000 Wagen weniger ent-laden als an Werktagen, und der Versand von Exportgütern übersteigt an Monats- und Quar-talstenden die durchschnittlichen Versandlei-stungen wesentlich.

Diese an einzelnen Tagen ungenutzten Kapa-zitäten stehen aber zu späteren Terminen nicht zusätzlich zur Verfügung. Auch dadurch ent-standen in den ersten Monaten dieses Jahres transportbedingte Rückstände in der Volkswirt-schaft, und der Grenzverkehr in die CSSR und die südosteuropäischen Länder konnte noch nicht den Anforderungen entsprechend abge-wickelt werden.

Die Sicherheit für Menschen, Güter und Anla-gen im Eisenbahntransport ist eine grund-legendende Voraussetzung für hohe Leistungen. Daß sich die Eisenbahnerinnen und Eisenbah-ner aller Hauptdienstzweige dieser Verantwor-tung bewußt sind, drückt sich in den Wett-bewerbsbeschlüssen der Dienststellen und Be-triebe aus. Solche verpflichtenden Aussagen, wie wir sie beispielsweise im Beschluß des Ge-

werkschaftsaktivs des Dienstortes Dresden-Friedrichstadt finden, sind stellvertretend für viele Eisenbahnerkollektive. Es heißt dort u. a.: „Ein hoher Grad an Disziplin, Ordnung und Sicherheit ist entscheidend für die Effektivität unserer Arbeit und Ausdruck der Klassenver-antwortung als sozialistische Eigentümer im Eisenbahnbetrieb.“ Dabei wissen alle, daß ein solch hohes Pflichtbewußtsein nicht einfach ange-ordnet werden kann, sondern beständiger, organisierter Erziehungsarbeit bedarf. Hierin kommt auch die hohe Verantwortung zum Aus-druck, die den Parteiorganisationen, Abteilungs-parteiorganisationen und Parteigruppen ob-liegt.

Für die Politorgane und Parteiorganisationen heißt das, in den Diskussionen immer wieder darauf hinzuweisen: Heute genügt es nicht, um jeden Preis zu transportieren, zu reparieren und zu bauen, sondern es geht vielmehr darum, mit geringstem Aufwand den höchsten volkwirt-schaftlichen Nutzeffekt zu erreichen, es geht darum, den qualitativen Faktoren der Arbeit erheblich größeres Gewicht beizumessen. Das bedeutet für die Parteiorganisation, stärker darauf Einfluß zu nehmen, daß der Ideen-reichtum und die Initiative der Werktätigen, der Rationalisatoren und Neuerer dahin ge-lenkt werden, die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge, Anlagen und Investitionen sowie das vorhandene Arbeitsvermögen so einzusetzen, daß bei steigenden Leistungen die Qualität der Transport-, Reparatur- und Bauarbeiten, aber auch der Leitungs- und Planungsprozesse entscheidend verbessert wird.

Sicherheit, Disziplin, Ordnung

Eine wesentliche Reserve liegt hierbei auf dem Gebiet des Güterwageneinsatzes. Gegenwärtig muß jeder Güterwagen viermal im Jahr in eine Reparaturwerkstatt, um die Schäden, die wäh-rend des Transports bzw. bei der Be- und Ent-ladung eintreten, zu beseitigen. Gelingt es, diese Schäden an Güterwagen nur um die Hälfte zu reduzieren, dann steht täglich — ohne einen Pfennig Investitionen — ein zusätzlicher Trans-portraum in Höhe von 1300 Güterwagen zur Bewältigung der Gütertransporte zur Verfü-gung.

Durch diese Tatsache wird nachhaltig unter-strichen, welchen bedeutenden Einfluß Sicher-heit, Disziplin und Ordnung auf die Material-ökonomie ausüben. Es lohnt sich also, mit Hilfe einer gezielten politisch-ideologischen Arbeit der Parteiorganisationen, der Politorgane der Deutschen Reichsbahn und der Gewerkschafts-leitungen einen energischen Kampf zur Er-