

zu vollbringen und einen vorbildlichen internationalen und Binnenreiseverkehr für die Werktätigen sowie für die ausländischen Touristen zu gestalten.

Auch im Gütertransport stehen jetzt die Eisenbahner vor einer großen Bewährungsprobe, insbesondere im bevorstehenden Herbst- und Winterverkehr. Nach der bisherigen Entwicklung ist damit zu rechnen, daß der Güterversand bei der Eisenbahn 1975 um etwa fünf bis sechs Millionen Tonnen gegenüber 1974 zunehmen wird. In den Monaten Juni/Juli konnte den Anforderungen der Wirtschaft nicht überall und jederzeit entsprochen werden. Das unterstreicht mit allem Nachdruck, daß vor allem im Herbst- und Winterverkehr 1975/76 außergewöhnlich hohe Transportleistungen zu bewältigen sind, die von den Eisenbahnern den Einsatz aller verfügbaren Reserven und von den Transportkunden eine kontinuierliche Ausnutzung jeder Tonne Laderaumes rund um die Uhr erfordern.

Da der zur Verfügung stehende Wagenraum noch nicht in allen Wagengattungen ausreicht, um die Transportbedürfnisse der Volkswirtschaft überall und zu jeder Zeit voll abzudecken, lenken die Parteiorganisationen und Politorgane die Aufmerksamkeit der Eisenbahner darauf, alle vorhandenen Reserven zu erschließen und jede Tonne Laderaum maximal auszunutzen. Die höheren Anforderungen an die Deutsche Reichsbahn, die stärkere Auslastung der Anlagen und Transportgefäße verlangen zugleich mit Nachdruck eine kontinuierlichere Inanspruchnahme des Transportraumes auch von seiten der be- und entladenden Wirtschaft.

Hilfe durch Betriebe notwendig

Hierbei können die Parteiorganisationen der Kombinate und Betriebe der Industrie, des Bauwesens, des Handels und der Landwirtschaft die Bemühungen der Politorgane und Parteiorganisationen der Deutschen Reichsbahn, eine breite Masseninitiative im Kampf um die kontinuierliche Nutzung jeder Tonne Laderaumes an allen Tagen der Woche zu entwickeln, wirkungsvoll unterstützen. Noch werden an den Wochenenden fast täglich 2000 Wagen weniger entladen als an Werktagen, und der Versand von Exportgütern übersteigt an Monats- und Quartalsenden die durchschnittlichen Versandleistungen wesentlich.

Welche Reserven dabei erschlossen werden können, zeigt die Tatsache, daß die Leistungen in der Beladung an Sonnabenden um etwa fünf Prozent und an den Sonntagen um etwa

zehn Prozent niedriger liegen als an den übrigen Tagen der Woche. Das bedeutet, daß der an diesen Tagen bereitgestellte Transportraum ungenutzt bleibt. Diese Stillstandszeiten sind für unsere Volkswirtschaft unwiderbringliche Verlustzeiten. Der am Wochenende nicht genutzte Transportraum kann aber zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr zur Verfügung gestellt werden. Auch dadurch entstanden in den letzten Monaten des ersten Halbjahres 1975 in einigen Zweigen transportbedingte Rückstände in der Volkswirtschaft und Schwierigkeiten in der Abwicklung der Exporte.

Die Intensivierung vertiefen

Wie in allen Zweigen der Volkswirtschaft, so ist auch im Eisenbahnwesen die verstärkte Intensivierung durch die sozialistische Rationalisierung die Hauptmethode zur Leistungssteigerung und Erhöhung der Effektivität. In dieser Hinsicht können die Parteiorganisationen gemeinsam mit <jen Gewerkschaftsleitungen und den staatlichen Leitern viel tun, wenn sie darauf einwirken, daß die vorhandenen Grundfonds maximal ausgelastet werden, die zur Verfügung stehenden Materialien und Rohstoffe eine rationelle und sparsame Verwendung finden und die Arbeitszeit voll ausgenutzt wird.

Es kommt darauf an, daß durch die politische Arbeit der Parteiorganisationen in stärkerem Maße als bisher Klarheit darüber geschaffen wird: So, wie wir Wissenschaft und Technik zielgerichtet und wirkungsvoll für die Lösung der Rationalisierungsaufgaben einsetzen, so werden wir die Arbeitsproduktivität steigern, die uns zur Verfügung stehenden Mittel rationell einsetzen, die Effektivität und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnwesens erhöhen, Arbeitsplätze einsparen und die spezifischen Kosten senken.

Die Parteiorganisationen der wissenschaftlich-technischen Einrichtungen kämpfen darum, den Plan Wissenschaft und Technik kontinuierlich zu erfüllen und die Nutzung von Teilergebnissen aus dem vierten Quartal 1975 in das dritte Quartal vorzuziehen. Gute Ergebnisse erreichten hierbei die Genossen und Kollegen in der Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn in Halle. Sie ermöglichten es, die Bearbeitungszeiten bei sieben Themen planwirksam zu verkürzen, bei sechs Themen vorfristig abzuschließen und davon wiederum vier Themen aus dem vierten in das dritte Quartal 1975 einzuordnen.

Deshalb handeln jene Parteiorganisationen und Politorgane umsichtig, die eine strenge Partei-