

Die größten Anforderungen sind dabei an die Eisenbahn gestellt, die das Rückgrat des Verkehrswesens in unserem Lande ist und bleibt. Im Mittelpunkt der Diskussionen vieler Grundorganisationen der Eisenbahn stand deshalb in den letzten Wochen die Frage: Wie können die Leistungen in der durchschnittlichen Tagesbeladung der Deutschen Reichsbahn von 770 000 Tonnen im Jahre 1981 auf mehr als 800 000 Tonnen in diesem Jahr und auf über 860 000 Tonnen am Ende dieses Fünfjahrplanzeitraumes gesteigert werden?

Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die bessere Ausnutzung und der beschleunigte Umlauf der Güterwagen. Gegenwärtig wird jeder Güterwagen im Jahr etwa 93mal beladen. Gelingt es, jeden Güterwagen im Jahr einmal mehr zu beladen, so würde es möglich sein, mit der gleichen Anzahl fast 2,5 Millionen Tonnen Güter mehr zu transportieren. Deshalb unternehmen die Eisenbahner gerade jetzt große Anstrengungen, die Aufenthaltszeiten der Güterwagen auf den Rangierbahnhöfen und in den Anschlußgleisen zu verkürzen sowie durch einen planmäßigen Zugverkehr den Güterwagenumlauf weiter zu beschleunigen.

Ein Beispiel dafür geben die Zwickauer Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. In ihrem Wettbewerbsbeschluß haben sie sich sehr konkrete Aufgaben gestellt, wie sie den Güterverkehr rationeller, mit weniger Aufwand, zuverlässig und in hoher Qualität durchführen wollen. Die Grundorganisation des Zwickauer Hauptbahnhofes überarbeitete in Auswertung der 3. Tagung des Zentralkomitees ihr Kampfprogramm, erhöhte die Ziele über den Plan hinaus und will in Zusammenarbeit mit den Parteiorganisationen der Industriebetriebe für eine noch effektivere Nutzung des Güterwagenparks sorgen.

Zahlreiche Kollektive haben gleiche und ähnliche Ziele für ihr eigenes Arbeitsgebiet und für ihren Verantwortungsbereich übernommen. So sind es zum Beispiel die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner des Rangierbahnhofes Dresden-Friedrichstadt, die sich neben vielen anderen Verpflichtungen die Aufgabe gestellt haben, die Wagenaufenthaltszeiten auf ihrem Bahnhof um mindestens 60 Minuten pro Wagen zu senken.

Große Möglichkeiten zur Einsparung von Dieselmotorkraftstoff bei gleichzeitiger Steigerung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zur Übernahme weiterer Transporte, die bisher auf der Straße erfolgten, bietet die Elektrifizierung der Hauptstrecken. Den Eisenbahnern ist in diesem Fünfjahrplan die Aufgabe gestellt, insgesamt 774 km Strecke zu elektrifizieren. Damit wird es möglich, den Anteil der elektrischen Traktion auf etwa ein Drittel der Gesamtzugförderleistung zu erhöhen. Die Verwirklichung dieses Programms ist eine wichtige Voraussetzung dafür, die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu beschleunigen und die vom Verkehrswesen in den nächsten Jahren freizusetzende Menge an Dieselmotorkraftstoff durch die Elektrifizierung zu überbieten. Deshalb sollten die Parteiorganisationen aller an der Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn beteiligten Kombinate und Betriebe die Parteikontrolle darauf richten, daß dieses Programm vollständig und termingerecht erfüllt wird und keine Rückstände oder Abstriche an den Zielen zugelassen werden.

Umlauf der Güterwagen beschleunigen

Wagenaufenthaltszeiten weiter senken