

# Territoriale Transportoptimierung — eine erstrangige Führungsaufgabe

Von Hans Weiske, 1. Sekretär der Kreisleitung Glauchau der SED

Für den Industriekreis Glauchau ist ein stark ausgeprägter Gütertransport charakteristisch. Das ist durch eine umfangreiche Konsumgüterproduktion besonders im Bereich der Leichtindustrie bedingt. Darum ist seit 1980 die Optimierung der Transportprozesse in unserem Territorium fester Bestandteil der politischen Führungstätigkeit der Kreisleitung. Die Grundlage dazu bildet ein Beschluß der Bezirksleitung Karl-Marx-Stadt der SED.

In dieser Zeit haben die Werktätigen im Transportwesen große Anstrengungen unternommen, um den immer noch erheblichen Transportaufwand durch die allseitige Nutzung der territorialen Rationalisierung weiter entscheidend zu verringern. Das Sekretariat der Kreisleitung befaßt sich in Auswertung der Beschlüsse des X. Parteitagess auch deshalb verstärkt mit der Lösung der Transportprobleme, weil die Überwindung der historisch gewachsenen, zersplitterten Transportstruktur im Kreis in erster Linie einen tiefgehenden Wandel in den Denk- und Verhaltensweisen, eine neue Einstellung aller Werktätigen zur Transportproblematik und ein Aufgeben zum Teil fest eingebürgerter alter Gewohnheiten und Traditionen voraussetzt.

## Kampfpositionen weiter ausprägen

Von größter Bedeutung für eine zielstrebige politische Führung ist die gründliche Kenntnis der tatsächlichen Situation. Dazu hat das Sekretariat aus einer vom Transportausschuß des Rates des Kreises ausgearbeiteten Analyse über die Entwicklung des Transports im Kreisgebiet wertvolle Erkenntnisse gewonnen. Diese Analyse sagt aus, daß durch die im Jahre 1980 vom Rat des Kreises gebildeten vier branchenorientierten Werkfahrgemeinschaften 1981 über 76000 Liter Kraftstoff eingespart und über 300000 Leer- in Lastkilometer umgewandelt worden sind. Der Transportaufwand ist um weitere 13 Prozent gesunken. Die Eisenbahn erhöhte im gleichen Zeitraum die Gütertransporte für die Wirtschaft des Kreises um sieben Prozent

und lastete den Wagenraum effektiver aus. Im Vergleich zu 1981 wurden noch 1978 von täglich zu befördernden 20 000 Tonnen Gütern 91 Prozent auf der Straße und nur neun Prozent auf der Schiene bewegt.

An der 3. Tagung des ZK der SED gemessen, hat das Sekretariat jedoch festgestellt, daß diese Ergebnisse noch nicht den höheren Anforderungen der 80er Jahre entsprechen. So sind die vier Werkfahrgemeinschaften — an denen bisher 70 Betriebe mit 380 Nutzkraftwagen teilnehmen — nur eine Seite der Transportoptimierung. Die Aufgaben auch auf diesem Gebiet sind umfassender, komplexer und komplizierter geworden. Sie erstrecken sich über den Gütertransport hinaus auf alle Transport- und Beförderungsprozesse.

In Auswertung der 3. Tagung und der Rede des Genossen Erich Honecker vor den 1. Sekretären der Kreisleitungen hat das Sekretariat folgende Maßnahmen zur weiteren Qualifizierung der politischen Führungstätigkeit auf dem Gebiet des Transportwesens festgelegt:

Erstens: Um den Parteieinfluß und die Parteikontrolle auf die entschiedene Senkung des Transportaufwandes und die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs weiter zu verstärken, bewährt sich der Parteistab „Transport- und Beförderungsprozesse“ als Führungsinstrument der Kreisleitung. Er ist vom Sekretariat berufen worden und handelt in dessen Auftrag. Dieser Parteistab ist eine Arbeitsgruppe des Sekretariats und koordiniert die politische Arbeit der für den Transport verantwortlichen staatlichen und wirtschaftsleitenden Organe. Er bereitet Entscheidungen vor, die vom Sekretariat bzw. vom Plenum der Kreisleitung beschlossen werden.

Diesem Gremium gehören leitende Funktionäre des Rates des Kreises, des FDGB-Kreisvorstandes, des Kreiskomitees der ABI, des VEB Kraftverkehr, der Deutschen Reichsbahn, die Parteisekretäre von neun Grundorganisationen und Betriebsdirektoren der wichtigsten Betriebe an. Das Sekretariat hat darüber hinaus gute Erfah-