

NFD

Vertrauliche Dienstsache				
Nachweis-Bereich	Lfd.-Nr.	Jahr	Ausf.-Nr.	Blatt
8	1	72	18	89

Nur für den Dienstgebrauch

[Signature]
20.2.84

Geschäftsbericht

1971

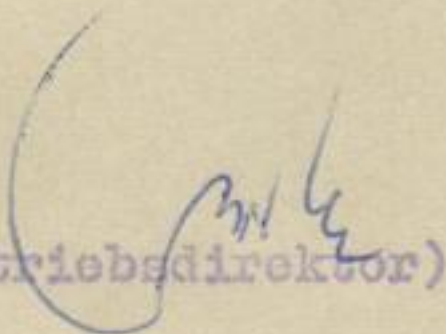



VEB (K) VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

Archiv

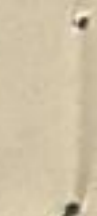
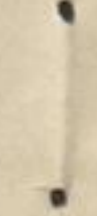


VEB (K) Verkehrsbetriebe
der Stadt Dresden


(Betriebsdirektor)


(Hauptbuchhalter)

Dresden, am 6. April 1972



Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
0. Gesamtentwicklung des Betriebes	
0.0. Konzentrierter Überblick über die Gesamtentwicklung des Betriebes	1 - 2
0.1. Wichtige Betriebsdaten	3 - 7
1. Organisation der Reproduktions- und Leitungsprozesse	
1.0. Durchführung und Ergebnisse des sozialistischen Wettbewerbes und der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit	8 - 9
1.1. Betriebssicherheit und Unfallanalyse	10 - 13
1.2. Eingaben der Bevölkerung	14 - 15
1.3. Stand der Vorbereitungsarbeiten zur Einführung der EDV	16 - 17
1.4. Stand der Durchsetzung des einheitlichen Systems von Rechnungsführung und Statistik	18
2. Verkehrsleistung	
2.0. Platzkilometer, Nutzkilometer	19
2.1. Beförderte Personen	20
2.2. Ökonomischer Einsatzkoeffizient	20
2.3. Verkehrsdurchführung	21 - 24
2.4. Verkehrsstörungen	24
2.5. Tarifkontrollen	25
2.6. Innerbetrieblicher Transport	26 - 27
2.7. Industriebahn und Rollbock	27 - 29
3. Leistungen der technischen Bereiche	
3.0. Fahrzeuginstandhaltung	
3.0.0. Schienenfahrzeuge	30 - 32
3.0.1. Kraftfahrzeuge	33 - 34
3.0.2. Kooperationsbeziehungen	35 - 36
3.1. Verkehrsanlagen	
3.1.0. Gleisbau	37 - 39
3.1.1. E-Technik	39 - 40
4. Ergebnis der Wirtschaftstätigkeit	
4.0. Kosten- und Ergebnisrechnung	41
4.0.0. Ergebnisrechnung	41
4.0.1. Erläuterung der Eliminierungen	42 - 43
4.0.2. Ergebnisrechnung des Bereichs Verkehr	44 - 45
4.0.3. Ergebnisrechnung der Bereiche Fahrzeuginstandhaltung und Verkehrsanlagen	46
4.0.4. Kosten- und Erlöskennziffern	47
4.1. Einnahmen aus Hauptleistungen	48
4.2. Abrechnung der Nettogewinnverwendung	49

	<u>Seite</u>
4.3. Bildung und Verwendung verschiedener Fonds	50
4.3.0. Prämienfonds	50
4.3.1. Kultur- und Sozialfonds	51 - 52
4.3.2. Kultur-, Sozial- und Prämienfonds für Lehrausbildung	52
4.3.3. Investitionsfonds und Kredite	53 - 55
5. Wissenschaft und Technik	
5.0. Abrechnung und Analyse des Planes Wissenschaft und Technik	56 - 57
5.1. Prognostik und Investvorbereitung	
5.1.0. Prognostik	58
5.1.1. Investvorbereitung	58 - 59
5.2. Entwicklung der Neuererbewegung einschließlich der Messe der Meister von morgen	59 - 60
5.3. Information und Dokumentation	60 - 61
6. Materialökonomie	
6.0. Materialbeschaffung	62 - 63
6.1. Lagerwirtschaft	63 - 64
6.2. Inventuren im Jahre 1971	64 - 65
6.3. Bestandhaltung und -entwicklung	65 - 66
6.4. Normenarbeit	66 - 68
6.5. Absatz von Grund- und Umlaufmitteln	68 - 69
7. Arbeitsökonomie	
7.0. Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes	69
7.1. Einschätzung der Wirksamkeit und Anwendung neuer Lohnformen	69 - 70
7.2. Ausnutzung der Arbeitszeit	70
8. Arbeits- und Lebensbedingungen	71
8.0. Arbeiterversorgung	71 - 72
8.1. Gesundheits- und Sozialwesen	73 - 78
8.2. Kultur und Sport	78 - 80
9. Arbeitskräfte-, Bildungs- und Sozialpolitik	
9.0. Arbeitskräfteentwicklung und -struktur	
9.0.0. Zugänge nach Beschäftigtengruppen	81
9.0.1. Abgänge nach Beschäftigtengruppen	81
9.0.2. Durchgeführte Maßnahmen zur Werbung von Arbeitskräften	82 - 84
9.1. Inner- und außerbetriebliche Aus- und Weiterbildung	
9.1.0. Weiterbildungsmaßnahmen	85 - 86
9.1.1. Fahrschuld Ausbildung	86 - 87
9.2. Berufsausbildung	87 - 89

O. Gesamtentwicklung des Betriebes

O.O. Konzentrierter Überblick über die Gesamtentwicklung des Betriebes

Alle Werktätigen der Deutschen Demokratischen Republik vollbrachten im Jahre 1971, gestützt auf die richtungsweisenden Beschlüsse des VIII. Parteitagess der SED, hohe Leistungen zur Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes 1971. Damit leisteten sie einen entscheidenden Beitrag zur weiteren planmäßigen Gestaltung der sozialistischen Wirtschaft in der DDR.

Auch die Werktätigen des VVB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden können auf gute Ergebnisse bei der Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes im städtischen Nahverkehr zurückblicken.

Im sozialistischen Wettbewerb vor und nach dem VIII. Parteitag der SED und in Auswertung seiner Beschlüsse und Dokumente stellte sich das gesamte Betriebskollektiv, vor allem aber unsere 70 Kollektive, die im Kampf um den Staatstitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" stehen, hohe und verpflichtende Ziele zur maximalen Erfüllung der Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Dresden.

Wie konnten diese erfüllt werden?

Im Mittelpunkt der Planaufgaben des Jahres 1971 stand die Sicherung der Befriedigung des gesellschaftlichen Beförderungsbedürfnisses im Erschließungsgebiet unserer Verkehrsmittel durch fahrplangerechte Verkehrsdurchführung bei sortimentsgerechtem Fahrzeugeinsatz auf betriebs- und verkehrssicheren Anlagen unter Wahrung der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung zur Schaffung der materiell-technischen Voraussetzungen und in Übereinstimmung zur generellen Entwicklung des Betriebes. Auf der Grundlage der sozialistischen Rationalisierung wurden die umfangreichen Investitionsmittel, die uns vom Staat zur Verfügung gestellt wurden, konzentriert zur Rekonstruktion des Fahrzeugparkes und aller damit im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen eingesetzt. Mit dem Einsatz der 1971 zugeführten 84 Strabfahrzeuge vom Typ T4D und B4D und der KOM konnten, neben den wirksam werdenden verbesserten technischen Parametern, in der Stabilisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, auch die materiell-technischen Arbeitsbedingungen der Werktätigen des Fahrdienstes weiter planmäßig verbessert werden. Ungeachtet dieser stufenweisen Stabilisierung einzelner Streckenteile durch den T4D-Großeinsatz konnte trotz hoher Anstrengungen des Betriebskollektivs eine generelle Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Dresden nicht erreicht werden. Wichtiger Grund dafür ist, neben noch vorhandener Mangel in der Führungs- und Planungstätigkeit, zu deren komplexer Qualifizierung es für das Jahr 1972 ein klares Programm gibt, die Arbeitskräftesituation im Fahrdienst, deren Auswirkungen auf die plan-

gemäße Verkehrsdurchführung auch durch die höheren Anstrengungen aller Werktätigen nicht kompensierbar waren. Die geplanten Nutzkilometer im Stadtlinienverkehr konnten mit 97,0 % und insgesamt mit 97,2 % erfüllt werden. Der geplante Nettogewinn wurde übererfüllt.

Diese Erfüllung des Volkswirtschaftsplanes des VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden unter Beachtung der komplizierten Arbeitskräftesituation ist ein Ausdruck für die großen Leistungen und hohen Anstrengungen aller Werktätigen des Betriebes. Sie verdienen unsere hohe Anerkennung und Würdigung.

Für das Jahr 1972 erwarten uns weitere große Aufgaben, die vom VIII. Parteitag, der Direktive zum Volkswirtschaftsplan 1971 - 1975 und vom 4. Plenum des ZK der SED noch einmal klar abgesteckt wurden.

Das gesamte Betriebskollektiv geht mit Zuversicht an die Erfüllung dieser Aufgaben im Jahr 1972 und wird im sozialistischen Wettbewerb alle Kraft einsetzen, um mit der Erfüllung unserer betrieblichen Aufgaben einen weiteren Beitrag zur allseitigen Stärkung unserer Republik zu leisten.

0.1. Wichtige Betriebsdaten

	<u>1. 1. 1971</u>	<u>31. 12. 1971</u>
<u>Gleisnetz</u>		
Gleislänge	324.646 m	329.492 m
Streckenlänge	163.391 m	165.626 m
Kreuzungen	55 St.	36 St.
Abzweigungen	599 St.	629 St.
Weichen	873 St.	817 St.
<u>Fahrleitung</u>		
Strab gesamt	375.000 m	376.420 m
davon Einfachaufhängung	353.250 m	343.800 m
" nachgespannte Fahrleitung	21.750 m	32.720 m
Obus gesamt	73.830 m	70.800 m
davon Einfachaufhängung	59.830 m	52.700 m
" nachgespannte Fahrleitung	14.000 m	13.100 m
<u>Elektrische Weichen</u>		
Strab gesamt	114 St.	126 St.
davon Rechtsstrom	109 St.	121 St.
" Einwegweichen	5 St.	5 St.
" Fernstellweichen	-	-
Blockierungsvorrichtungen	96 St.	103 St.
Obus gesamt	24 St.	23 St.
Einfahrtsweichen	10 St.	7 St.
davon Rechtsstrom	6 St.	5 St.
Ausfahrtsweichen	14 St.	11 St.
E-Weichen , elektr.beheizt	54 St.	88 St.
<u>Signalanlagen</u>		
Strab gesamt	64 St.	62 St.
davon System I	64 St.	61 St.
davon System II b	-	-
Vorsignalrelais	1 St.	1 St.
<u>Verkehrssignalanlagen</u>		
Strab (gehören zur SDS)	2 St.	2 St.
für Baustellen	7 St.	7 St.
<u>Kabelnetz</u>		
600-V-Kabel	282.147 m	298.527 m
davon Strab	261.417 m	277.797 m
" Obus	20.730 m	20.730 m
20-kV-Kabel	17.720 m	18.120 m
Rückleiterkabel	23.962 m	27.762 m

1. 1. 1971

31. 12. 1971

Haltestellen

beleuchtete H-Säulen	53 St.	54 St.
" H-Schilder	462 St.	432 St.
" Wartehallen	213 St.	200 St.

beleuchtete Verkehrsschilder 21 St. 24 St.

Bahnwerke

stationär	23 St.	24 St.
fahrbar	1 St.	1 St.

Wagenpark

Straßenbahn

Personenfahrzeuge	804
davon:	
Triebwagen	413
darunter:	
T 4 D	183
davon :	
Beiwagen	391
darunter :	
B 4 D	52
Güterfahrzeuge	129
davon :	
Gütertriebwagen	17
davon :	
Güterbeiwagen	24
davon :	
Gerätetriebwagen	28
davon :	
Gerätebeiwagen	60
<u>K OM</u>	130
<u>Obus</u>	58
davon :	
Triebwagen	28
davon :	
Anhänger	30
<u>Bergbahnen :</u>	4
davon :	
Standseilbahn	2
davon :	
Schwebeseilbahn	2
IKW	69
Zugmaschinen	6
Spezialfahrzeuge	56
Anhänger	149
P K W	23
Kräder und Roller	27
Elektrokarren	14

Linienführung
=====

<u>Straßenbahn</u>		<u>Länge in km</u>
1	Coschütz - Johannstadt	12,5
2	Cotta - Laubegast	12,9
3	Hainsberg - Wilder Mann	19,3
4	Radebeul West - Pillnitz	24,8
5	Weinböhla - Südvorstadt	23,8
6	Wilder Mann - Niedersedlitz	17,5
7	Wölfnitz - Weixdorf	17,8
8	Leutowitz - Hellerau	17,5
9	Übigau - Kleinzschochwitz	19,0
10	Schlachthof - Tolkewitz	11,1
11	Bühlau - Plauen	14,5
12	Niedersedlitz - Cossebaude	19,0
13	Leubnitz - Übigau	12,7
14	Leutowitz-Kleinzschochwitz	15,3
31	Kreischa - Niedersedlitz	9,1
E 1	Coschütz - Postplatz (Wallstr.)	8,0
E 4	Radebeul-West - Loschwitz	19,4
E 6	Niedersedlitz - Strbf. Trachenberge	16,2
E 7	Wölfnitz - Industriegelände	11,5
E 13	Radebeul-Ost - Reick	16,3
	Insgesamt :	<u>318,2</u> =====

<u>Obus</u>		
61	Willi-Ermer-Platz - Bühlau	14,8 =====

<u>Standseilbahn</u>		
	Loschwitz - Weißer Hirsch	0,547 =====

<u>Schwebeseilbahn</u>		
	Loschwitz - Loschwitzhöhe	0,280 =====

Kraftomnibus

Länge in km

60	Bühlau - Weißig	3,0
70	Pennrich - Wölfnitz	4,7
71	Kaditz - Flughafen	15,5
72	Mockritz - Luga	15,2
73	Loubnitz - Bhf. Heidenau	5,0
75	Loubnitz - Goppeln	3,3
76	Mockritz - Lockwitz	13,7
77	Ringverkehr Klotzsche	6,1
78	Bischofsweg - Flughafen Klotzsche	6,6
79	Platz der Einheit - Klotzsche (Grenzstr.)	10,5
80	Omsowitz - Klotzsche	21,7
81	Wilschdorf - Pestalozziplatz	5,6
82	Schillingplatz - Altdölzschen	3,8
83	Pillnitz - Graupa	5,9
84	Oberloschwitz - Rochwitz	2,1
85	Blasewitz - Lockwitz	10,3
86	Hammerweg - Heideparkstr.	4,7
87	Lockwitz - Borthen	2,1
88	Dobritz - Luga	4,8
89	Ceschütz - Freital-Burgk	2,9
90	Schillingplatz - Postorwitz	4,7
91	Flughafen - Kaditz	15,2
92	Cotta - Ockerwitz	3,3
93	Bühlau - Fernsehurm	4,6
94	Johannstadt - Pirnaischer Platz (Schießgasse)	4,3
E 74	Altcotta - Riegelplatz	<u>3,3</u>
	Insgesamt:	182,9 =====

Kraftomnibus-Sonderlinien

	Platz der Einheit - Heidemühle	8,2
	Ullersdorf - Bühlau	5,0
	Flughafen - Hauptbahnhof	13,0
	Stadtrundfahrt	33,0
	Operntheater Louben - Bhf. Neustadt	11,1
	Hauptbahnhof - Pferderennbahn	<u>6,6</u>
		76,9 =====

1. Organisation der Reproduktions- und Leitungsprozesse

1.0. Durchführung und Ergebnisse des sozialistischen Wettbewerbes und der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit

Ausgehend von der betrieblichen Wettbewerbsvereinbarung wurden in den Bereichen Bereichsvereinbarungen abgeschlossen, die die Grundlage für die Wettbewerbsverpflichtungen der Kollektive waren.

Am sozialistischen Wettbewerb beteiligten sich 188 Kollektive mit 3.058 Beschäftigten. Davon entfallen auf die einzelnen Bereiche:

-1-	1 Kollektiv mit	8 Beschäftigten	
-2-	71 Kollektive mit	1523	"
-3-	69 Kollektive mit	939	"
-4-	42 Kollektive mit	518	"
-5-	1 Kollektiv mit	10	"
-6-	1 Kollektiv mit	10	"
-7-	3 Kollektive mit	50	"

Am Kampf um den Staatstitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" nahmen 70 Brigaden mit 1.388 Beschäftigten teil. Davon

-1-	1 Kollektiv mit	8 Beschäftigten	
-2-	41 Kollektive mit	848	"
-3-	14 Kollektive mit	247	"
-4-	9 Kollektive mit	215	"
-5-	1 Kollektiv mit	10	"
-6-	1 Kollektiv mit	10	"
-7-	3 Kollektive mit	50	"

Von diesen Kollektiven wurden 46 mit dem Staatstitel ausgezeichnet.

In der Wettbewerbsführung orientierten sich alle auf die Zielstellung unseres Betriebes, den städtischen Nahverkehr, einschließlich des Arbeiter- und Berufsverkehrs, umfassend zu sichern. Dieser Hauptaufgabe wurden alle Verpflichtungen untergeordnet.

So konnte durch die umfassende Wettbewerbsführung im Bereich Verkehr die Quantität und Qualität der Verkehrsdurchführung erhöht werden. Es stehen u.a. den 136 Qualitätsbeanstandungen 148 Belobigungen gegenüber. Im Vergleich zum Vorjahr wurde eine Senkung der Beanstandungen um 31 und eine Steigerung der Anzahl der Belobigungen um 23 erreicht.

Wichtigster Bestandteil der Wettbewerbsverpflichtungen der Bereiche 3 und 4 war die komplexe sozialistische Rationalisierung.

Aus der Realisierung der Maßnahmen des PWT entstand ein Nutzen von 321,02 Tl, ohne den zum Teil recht hohen ideellen Nutzen zu berücksichtigen.

Zur rationellen Gestaltung des Energieverbrauches wurden für 43 Kostenstellen Haushaltbücher eingerichtet. Es konnten 16,1 % Elektroenergie und 10,4 % Fahrstrom eingespart werden.

Ebenfalls wurden für 24 Kostenstellen der Heizer Haushaltbücher geführt. Die Einsparung an Heizmaterial betrug 8,8 % (2. Hälfte der Heizperiode 1970/71) mit einem Wert von 13.602,- M.

Haushaltbücher werden auch in den Bereichen des KOLL- und Obusbetriebes geführt, desgleichen für den Verbrauch von Stadtgas und Dampf.

Im Jahr 1971 wurden 8 Neuerervereinbarungen abgeschlossen, 57 Kolleginnen und Kollegen arbeiteten dabei mit. Insgesamt wurden 284 Neuerervorschläge eingereicht und davon bereits 156 realisiert. Der Nutzen beträgt 201.822,- M.

In der Volkswirtschaftlichen Masseninitiative wurden Werte in Höhe von 113.897,- M geschaffen.

Das Solidaritätsaufkommen für 1971 beträgt 51.533,- M.

1.1. Betriebssicherheit und Unfallanalyse

Im Jahre 1971 ereigneten sich im Gesamtbetrieb 1161 Bahnbetriebsunfälle und 404 Personenunfälle. Die Schadenssumme hat sich gegenüber 1970 um 30.301,-- M auf 480.713,-- M erhöht, obwohl die BBU und PU um 110 bzw. 33 gesenkt werden konnten. Hinzu kommen noch 199 Unfälle und 90 Personenunfälle mit einer Schadenssumme von 47171,-- M im KOM/Obus-Sektor.

Verunfallte Personen:

<u>I. Strab</u>		<u>II. KOM/Obus</u>	
tödlich	7		1
schwer	19		4
leicht	436		91
	462		96
	===		==

Die Ursache liegt in erster Linie darin, daß mehrere schwere Unfälle durch Premie verursacht, zu einem Ansteigen der Kosten führten. Unser Fahrpersonal ist daran bei den BBU mit 92758,-- M und bei KOM/Obus mit 20808,-- M schuldhaft beteiligt.

Der Anteil konnte von 36,0 % im Jahre 1970 auf 19,2 % im Jahre 1971 gesenkt werden. Die Spitze des schuldhaft beteiligten Fahrpersonals liegt bei einem Lebensalter zwischen 21 und 25 Jahren. Das Personal mit einem Dienstalter unter einem Jahr steht wiederum an erster Stelle. Die Ursachen für das hohe Verschulden des Personals mit einem Dienstalter unter einem Jahr ist darauf zurückzuführen, daß während der ersten Zeit der Fahrtätigkeit das Reaktionsvermögen noch nicht so ausgeprägt ist und oft eine falsche Einschätzung der eigenen Geschwindigkeit und des Abstandes sowie des seitlichen Verschützens Ursache des Unfalles war.

Nachstehend ein Lebensbaum unseres Fahrpersonals nach Lebens- und Dienstalter:

<u>Lebensalter:</u>		<u>Dienstalter:</u>	
bis 20 Jahre	5,0 %	unter 1 Jahr	13,0 %
21 - 25 Jahre	16,6 %	1 - 5 Jahre	30,6 %
26 - 35 Jahre	28,1 %	6 - 15 Jahre	38,8 %
36 - 45 Jahre	17,3 %	16 - 23 Jahre	13,0 %
46 - 60 Jahre	21,8 %	über 23 Jahre	4,6 %
über 60 Jahre	11,2 %		

Mehr als im Jahre 1970 wurden die Kollegen materiell zur Verantwortung gezogen. Waren es im Jahre 1970 46 Fälle, so erhöhten sich diese 1971 auf 81.

Wegen wiederholten Pflichtverletzungen bzw. hohem Sach- oder Personenschaden mußten 1971 vom Fahrdienst zurückgezogen werden:

- 8 Kollegen wegen Bahnbetriebs- und Personenschaden
- 1 Kollege aus disziplinarischen Gründen
- 5 Kollegen wegen Fahren bzw. Dienstbeginn unter Alkoholeinfluß

Verschärfte Überwachung durch die Fahrtechnische Inspektion

1971 erfolgten 11275 Kontrollen. Damit wurde jeder Kollege, einschließlich der Aushilfsfahrer aus Verwaltung und Technik sowie 2. Arbeitsverhältnis, im Durchschnitt 1 x auf seine Fahrweise überprüft. Dabei wurden 140 Beanstandungen festgestellt, die in kollektiven Aussprachen vor Brigaden und Verkehrssicherheitsaktiven ausgewertet wurden.

Die Steigerung der Entgleisungen auf 241 ist vorwiegend auf den schlechten Weichenzustand innerhalb der Betriebshöfe zurückzuführen. Das Fahrpersonal war dabei 19 x schuldhaft beteiligt, durch Nichtbeachtung der Weichenstellung, insbesondere bei Rückwärtsfahrten.

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

- Der Hergang und die Ursachen bemerkenswerter BBU und PU wurden laufend in der Betriebszeitung ausgewertet.
- Außergewöhnliche Unfälle wurden als Sofortmaßnahme in Form eines Flugblattes umgehend dem Fahrpersonal zur Kenntnis gegeben, um ähnlichen Vorkommnissen vorzubeugen.
- Die Dienstunterweisung wurde qualitativ weiter verbessert, was auch in einer Senkung der verschuldeten BBU und PU zum Ausdruck kommt.
- Das Zentrale Verkehrssicherheitsaktiv, in der alle Vorsitzenden der Verkehrssicherheitsaktive der Bahnhofgruppen verankert sind, hat sich weiter gefestigt.
- Die gute Zusammenarbeit der Unfallbearbeitung mit der Abt. Betriebssicherheit und dem Zentralen Verkehrssicherheitsaktiv wirkte sich vorteilhaft bei der Ursachenermittlung und Auswertung von BBU sowie in der Durchsetzung vorbeugender Maßnahmen aus.

Arbeitsunfallanalyse

Die Anzahl der AU einschl. Wegeunfälle konnte von 296 im Jahre 1970 auf 280 = 5,4 % gesenkt werden. Dagegen stiegen die Ausfallstunden von 42776 auf 49115 = 14,8 %. Auf je 100 Beschäftigte kommen 1971 = 6,7 gegenüber 1970 = 7,2 Unfälle. 49115 Ausfallstunden bedeuten, täglich auf 24,5 VBT zu verzichten.

Unfallschwerpunkte:

<u>1971</u>		<u>1970</u>	
Wegeunfälle	50	Wegeunfälle	63
Fehltreten	49	Fehltreten	41
Herab- u. Umfallen v. Gegenständen	34	Herab-, Umfallen, Zusammenbruch v. Gegenständen	21
Handwerkzeug u. Geräte	31	Handwerkzeug u. Geräte	25
Transport	15	Transport	23
Flektrische Ursachen	9	Flektrische Ursachen	20

Ausfall von Arbeitskräften infolge AU	1971	1970
im Bereich Verkehr täglich	9,6	8,3
im Bereich Fahrzeuginstandhaltung	6,8	5,8
im Bereich Verkehrsanlagen	4,8	2,1
im Bereich Lehrlinge	1,0	0,85
im Bereich Verwaltung	2,3	2,1
im Gesamtbetrieb	24,5	19,0

=====

Infolge Unterlassung von Pflichten des Betriebes im Arbeits-, Brand- und Gesundheitsschutz wurden AU verursacht: (GBA § 98)

	1971	1970
Bereich Verkehr	32	32
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	10	13
Bereich Verkehrsanlagen	6	6
Bereich Berufsausbildung	3	1
Bereich Verwaltung	4	6
	<u>55</u>	<u>58</u>
	=====	=====

Senkung: 5.1 %
=====

Leider war im Januar 1971 in den Bereichen 2 und 3 je 1 tödlicher Arbeitsunfall zu verzeichnen. 27 Unfälle = 9.6 % mit über 5000 Ausfallstunden wurden als regreßpflichtig verbucht. Die Schuld lag eindeutig bei Fremden.

Welche Werkzeuge verursachten die meisten Unfälle?

	Anzahl 1971	%	Anzahl 1970	%
Montag	48	17.1	57	19.2
Dienstag	48	17.1	54	18.2
Mittwoch	47	16.8	45	15.2
Donnerstag	63	22.6	49	16.5
Freitag	41	14.6	51	17.2
Sonnabend	17	6.1	16	5.4
Sonntag	16	5.7	24	8.3
	<u>280</u>	<u>100.0 %</u>	<u>296</u>	<u>100.0 %</u>
	=====	=====	=====	=====

Beteiligt nach Lebensalter:

Lebensalter:	1971	1970
bis 20	41	27
21 - 25	36	46
26 - 35	60	65
36 - 45	41	40
46 - 60	64	68
über 60	38	50
	<u>280</u>	<u>296</u>
	=====	=====

In der 2. und 3. Schicht von 16.00 bis 6.00 Uhr wurden registriert:

1971 = 88 AU = 31.4 %
1970 = 96 AU = 32.5 % der Gesamtunfälle

Hauptursachen der Arbeitsunfälle laut Untersuchungsergebnisse:

- Immer noch unzureichende Durchführung der Arbeitsschutzbelehrungen und damit ungenügende Einbeziehung der Werkstätigen in die Beseitigung von Gefahrenquellen seitens einiger verantwortlicher Leiter.
- Immer noch unzureichende Auswertung von AU, die durch Leichtfertigkeit, zurückgebliebene Denk- und Verhaltensweisen und auch fahrlässiges Verhalten seitens einzelner Werkstätiger verursacht werden.
- Ungenügende Durchsetzung der Schutzgütebestimmungen ABAO 3/1 und 4.

- Nichtbeachtung der Bestimmungen für sach- und fachgemäßen Umgang mit ortsveränderlichen elektrischen Geräten.
- Mangelnde Arbeitsvorbereitung und Mängel bei Arbeitsdurchführung.
- Nichtbeseitigung festgestellter Mängel.
- Verstöße gegen Ordnung und Disziplin.

Arbeitsschutzbekleidung und Arbeitsschutzmittel

Die eingeplanten 167.300,-- M wurden mit 101,3 % in Anspruch genommen. Die Auslieferung erfolgte zuerst schleppend, hat sich aber im Herbst nach einem Ministerratsbeschluss und Eingaben von uns an die ABI wesentlich verbessert. Auch qualitativ ist eine Besserung zu verzeichnen.

Schlussfolgerungen

1972 müssen die AU, die Ausfallstunden und die Zuerkennung des § 98 wesentlich gesenkt werden.

Die Einführung einer neuen Unfallmeldung für die Datenverarbeitung bietet dafür die beste Gewähr. Jeder verantw. Leiter ist verpflichtet, jeden Unfall nach Hergang und Ursache zu untersuchen und Gefahrenquellen zur Vermeidung weiterer ähnlicher Unfälle sofort auszuschalten.

Durch weniger Unfälle mehr Arbeitskräfte zur Durchführung eines reibungslosen Berufsvorkehrs und dadurch Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen für alle Werktätigen.

Dazu wird jeder Werktätige unseres Betriebes an seinem Arbeitsplatz auch im Jahre 1972 beitragen.

1.2. Eingaben der Bevölkerung

Im Jahre 1971 wurden nach dem "Erlaß des Staatsrates der DDR über die Bearbeitung der Eingaben der Bürger" vom 28. November 1969 (GBI. I/13)

1250 Eingaben

bearbeitet. Davon entfielen auf den Direktionsbereich

Verkehr	1040
Fahrzeuginstandhaltung	42
Verkehrsanlagen	106
Ökonomie	35
Kader und Bildung	2

Die 1040 Zuschriften für den Direktionsbereich Verkehr hatten folgenden Inhalt:

- 156 zur Fahrplaneinhaltung
(Nichteinhaltung von Nachtanschlüssen, Verspätungen oder verfrühtes Abfahren an den Endpunkten)
davon 1 Belobigung
- 166 zum Verhalten des Fahrpersonals
(Schimpfworte gegenüber den Fahrgästen sowie unhöfliche Antworten der Fahrer auf Anfragen der Fahrgäste)
davon 89 Belobigungen
- 62 zur Fahrweise
davon 9 Belobigungen
- 40 zur Fahrgastinformation
(keine Mitteilung an Knotenpunkten bei Betriebsstörungen; unplanmäßiges Einrücken und Kirzen bei Verspätungen)
davon 5 Belobigungen
- 136 zu Linien- und Fahrplanänderungen
(Änderung der Linienführung, z. B. Cossebaude, Einsatz von zusätzlichen E-Wagen)
- 130 zu Ausfällen
(daraus resultierende Unregelmäßigkeiten im Verkehr bzw. Überfüllung von Bus und Strab.)
- 70 zum vorzeitigen Abklingen
(dadurch Einklemmungen der Fahrgäste oder von Kinderwagen usw.)
- 26 Durchfahrt an Haltestellen
- 62 Haltestellenveränderungen

- 64 Verstöße gegen Dienstvorschriften
- 35 Beschwerden wegen Überfüllungen
- 164 zu sonstigen Problemen
(Tarifwesen, Schadenersatzleistungen, Komb. Monatskarten usw.)

Eine Übereinstimmung mit der vorgegebenen Zahl 1040 wird nicht erreicht, da teilweise in einer Zuschrift mehrere Fakten mitgeteilt werden.

Das Bereich Fahrzeuginstandhaltung erhielt 42 Zuschriften zu folgenden Problemen

- T4D: Lautsprecheranlagen funktionieren nicht, quietschen, Haltegriffe anbringen
- Einsatz alter Wagen
- Strab. hat zu hohe Trittbretter
- Schilder "Reserv. f. Schwerbeschädigte"
- Schmutzige Strab.

Das Bereich Verkehrsanlagen hatte im Berichtszeitraum 99 Eingaben zu bearbeiten. Der Inhalt bestand aus:

- Schlechter Gleiszustand, Gleisbereiche, Haltestellenbereiche, Beleuchtung von Warthallen
- Beschädigte Fußwege und Straßen durch KOM
- Baurückstände und Baumaßnahmen
- Kurvenschmierung

Das Bereich Ökonomie erhielt 35 Zuschriften

- Wohnungsprobleme, Fahrkartenverkauf, soziale Probleme

Das Bereich Entwicklung und Organisation erhielt 36 Eingaben

- Nord-Süd-Verbindung
- Verkehrsproblem Coschütz, Cossebaude, Leubnitz

Ca. 70 % der Eingaben wurden nach der im § 12 des Staatsraterlasses festgelegten Frist von 15 Arbeitstagen bearbeitet.

Zwischenbescheide wurden erteilt, wenn die Bearbeitungszeit durch Ermittlungen bzw. erforderliche Aussprachen überschritten werden mußten.

Die Berichterstattung über die Eingabenbearbeitung an die Abt. Verkehr des Rates der Stadt Dresden erfolgte termingemäß.

Abschließend sei noch erwähnt, daß wir im

Jahre 1970 940 und 1971 1250 Eingaben erhalten haben.

1.3. Stand der Vorbereitungsarbeiten zur Einführung der EDV

DVK Verkehrsleistung

DV-Teilkomplex Planung Verkehrsleistung

Die in dem DV-Teilkomplex Planung Verkehrsleistung vorgesehenen Rechnerläufe sind getestet. Alle für die Planarbeiten notwendigen Organisations- und Arbeitsanweisungen wurden ausgearbeitet und liegen im Fahrplanbüro zur Beurteilung vor. Zur Zeit werden von der Gruppe EDV die Primärbelege für die Erstellung der Planunterlagen mittels EDVA für den Jahresplan 1972 für alle im Betrieb vorgesehenen Leistungsbereiche der Hauptleistung ausgefüllt.

DV-Teilkomplex Abrechnung Verkehrsleistung

Für die im DV-Teilkomplex Abrechnung Verkehrsleistung vorgesehenen Rechnerläufe sind alle problemorientierten Programmablaufpläne angefertigt. Von insgesamt 16 Rechnerläufen sind 10 Rechnerläufe programmiert und 6 Rechnerläufe befinden sich in Programmierung.

Ab 1. 9. 71 wurden etappenweise, entsprechend dem Maßnahmenplan des Einsatzkollektivs, die datenverarbeitungsgerechten Fahrtnachweise in die Praxis überführt und erprobt.

Ab 1. 12. d. J. werden diese Fahrtnachweise gesamtbetrieblich zum Erfassen der Ist-Verkehrsleistung verwendet. Damit wurde ab 1. 12. der Parallellauf eingeleitet. Die für den Parallellauf erforderliche Arbeitsanweisung ist fertiggestellt, die für die Rücklaufprüfung der Fahrtnachweise notwendige Arbeitsanweisung wurde in Kraft gesetzt.

Für sämtliche Fahrzeuge des Betriebes wurden ab Januar 1971 quartalsweise bzw. monatlich Drucklisten über die Laufleistung dem Betrieb übergeben. Die für die Rechnerläufe der Laufleistung

- Ersterstellung
- Änderungsdienst
- kumulative Berechnung der Laufleistung seit Nutzungs- und Jahresbeginn notwendige Primärdatenerfassung erfolgte durch Gruppe EDV.

Für alle im DV-Teilkomplex vorgesehenen Primärbelege wurden die Entwürfe angefertigt und druckreif gestaltet, die Druckgenehmigungen eingeholt sowie Verhandlungen mit den Druckereien geführt.

Zur Einführung der neuen Fahrtnachweise in die Praxis wurden die laut Maßnahmenplan festgelegten Schulungen des Fahrpersonals, Statistik, Fahrschule durchgeführt.

Die Verhandlungen mit der Rechenstation der Deutschen Reichsbahn zur Gewährleistung der Planarbeiten am Rechner ab Januar 1972 wurden geführt.

Betriebsorganisatorische Belange, die durch die Einführung des DVK Verkehrsleistung berührt werden, wurden bzw. werden überprüft und sind teilweise verändert.

Gleisbau

Die Programmierung zur Berechnung von Werkstattzeichnungen in der Programmiersprache ALGOL wurde auf Grund der gesetzl. Neuregelung der Feierabendarbeit abgebrochen. Laufende Verhandlungen zur Fertigstellung der bereits vorhandenen Unterlagen verliefen ergebnislos. Zur Zeit liegt ein Angebot vom Topografischen Dienst und von der Rechenstation der Deutschen Reichsbahn zur Übernahme der Programmierung vor.

DVK Lohn

Es ist vorgesehen, zwecks Nachnutzung des von Kombinat Kraftverkehr ausgearbeiteten Lohnprojektes, Verhandlungen mit den verantwortlichen Kollegen zu führen.

DVK Material

Das 1971 zu erarbeitende und abzuschließende Zuordnungsprogramm für ELM und Material-Artikelnummer kann auf Grund fehlender Rechnerkapazität für Nachfolgerechner erst mit Beginn des Jahres 1972 abgeschlossen werden. Erste Testarbeiten sind erfolgreich verlaufen.

Fahrplanprojekt NAFA

Die Übernahme des Projektes durch unseren Betrieb ist abgeschlossen. Der Betrieb ist Eigentümer des Projektes. Andere Nahverkehrsbetriebe zeigen Interesse für die Nachnutzung. Der Nahverkehr Karl-Marx-Stadt hat das Projekt käuflich erworben und die Herstellung der maschinenlesbaren Datenträger (Lochkarten) der Gruppe EDV (531) in Auftrag gegeben. Außerdem wird von der Gruppe EDV Anlaufhilfe gegeben.

Einrichtung ORZ Bülau

Die im ersten Bauabschnitt geplanten Arbeiten sind im wesentlichen abgeschlossen. Restliche Arbeiten, wie Anschluß Klimatrübe, Schallschutz, Malerarbeiten, Fußboden werden gegenwärtig durchgeführt bzw. sind noch zu Beginn 72 durchzuführen.

1.4. Stand der Durchsetzung des einheitlichen Systems
von Rechnungsführung und Statistik

Im Jahre 1971 arbeitete der Betrieb erstmals nach dem Prinzip der Eigenerwirtschaftung der Mittel. Die hierzu erlassenen Rechtsnormen hatten umfangreiche Auswirkungen auf das einheitliche System von Rechnungsführung und Statistik.

Im einzelnen waren dies :

- Ermittlung der leistungsabhängigen Tarifstützung
- Errechnung der Produktionsfondsabgabe
- Bildung und Abrechnung des Nettogewinns
- Abrechnung der materiell-technischen Territorialstruktur (mtT)
- Übernahme der Austauschbaugruppen aus der Grundmittel- in die Umlaufmittelsphäre

Die Lösung dieser Aufgaben erforderte umfangreiche zusätzliche Arbeiten, die dadurch erschwert wurden, daß erst Mitte des Jahres die entsprechenden Anordnungen des Ministers für Verkehr erschienen.

Als ein weiterer Schwerpunkt kann die Herausgabe der Hauptbuchhalter-Verordnung v. 18. 1. 1971 bezeichnet werden, die dem Hauptbuchhalter und damit Rechnungsführung und Statistik neue Aufgaben, Rechte und Pflichten übertrug.

Auf der Grundlage der Verordnung wurde eine Systemregelung der Führungs- und Leitungstätigkeit des Hauptbuchhalters erarbeitet, die im Rahmen einer Direktionsberatung am 30. 4. 1971 verteidigt und vom Betriebsdirektor bestätigt wurde.

Mit dieser Systemregelung wurden neue Leitungsformen und -methoden für Rechnungsführung und Statistik, für die ökonomischen Informationen und innerbetriebliche Kontrolltätigkeit (Innenrevision, Wirtschaftskontrolle) festgelegt. Damit verbunden war eine neue Struktur für das Hauptbuchhalter-Bereich und einige Umbesetzungen von mittleren Kadern.

Die Hauptbuchhalter-Verordnung konnte 1971 nur schrittweise durchgesetzt werden. Es wurde aber der Grundstein für eine Entwicklung gelegt, die im Jahre 1972 positiv spürbar werden wird.

Der Jahresabschluß 1971 wurde in der Zeit vom 21. 2. - 3. 3. 1972 durch Beauftragte der Staatlichen Finanzrevision überprüft und bestätigt.

2. Verkehrsleistung

2.0. Platzkilometer, Nutzkilometer

	<u>Platzkilometer in Mill.</u>			<u>Nutzkilometer in T</u>		
	Plan	Ist	%	Plan	Ist	%
<u>Stadtlinienverkehr</u>						
Strab T 4 D TW I	549,0	607,3	110,6	4.158,9	4.600,4	110,6
T 4 D TW II	505,5	579,3	114,6	3.830,3	4.388,9	114,6
Sonst. Strab-Triebwag.	1.103,6	973,9	88,2	11.663,3	10.540,3	90,4
Beiwagen B 4 D	46,0	113,8	247,4	321,6	795,7	247,4
Sonst. Beiwagen	2.221,1	2.006,0	90,3	21.687,6	19.435,7	89,6
Bergbahn	4,3	4,1	95,3	73,6	70,1	95,2
Obus-Triebwagen	181,1	150,9	83,3	1.926,1	1.606,1	83,4
Obus-Anhänger	61,6	58,4	94,8	1.926,1	1.587,5	82,4
KOM	669,8	616,6	92,1	7.548,7	6.877,5	91,1
KOM f. Strab	-	30,1	-	-	336,4	-
KOM f. Obus	-	8,6	-	-	95,7	-
KOM angemietet						
- Linien-Ersatzverk.	-	36,9	-	-	413,3	-
- operative Verkehrsreserve	-	30,5	-	-	342,4	-
- Schienenersatzverk. f. Bauvorhaben	-	39,3	-	-	438,5	-
<u>Stadtlinienverkehr insgesamt</u>	5.342,0	5.255,7	98,4	53.136,2	51.528,5	97,0
<u>Ausflugslinienverkehr</u>						
KOM	7,9	8,5	107,6	149,2	150,7	101,0
<u>Mietwagenverkehr</u>						
Strab-Triebwagen	1,1	1,3	118,2	22,0	26,1	118,6
Strab-Beiwagen	1,1	1,5	136,4	22,0	30,7	139,5
KOM	12,4	16,2	130,6	364,0	475,4	130,6
<u>Mietwagenverkehr insgesamt :</u>	14,6	19,0	130,1	408,0	532,2	130,4
<u>insgesamt :</u>	5.364,5	5.283,2	98,5	53.693,4	52.211,4	97,2

2.1. Beförderte Personen (einschl. Elbfähren) in T

	Ist 1970	Plan 1971	Ist 1971	%
Stadtlinienverkehr	327.264,9	322.651,4	320.809,1	99,4
Ausflugslinienverkehr	344,7	190,7	182,0	95,4
Mietwagenverkehr	378,7	288,5	368,5	127,7
Elbfähren	1.490,8	1.731,3	1.502,3	86,8
	329.479,1	324.861,9	322.861,9	99,4

Aufgliederung nach Monaten in T

	Gesamt	davon Elbfähren	davon zahlende Fahrgäste	davon Freifahrer
Januar	27.998,0	97,3	26.440,8	1.557,2
Februar	26.980,5	69,9	25.435,0	1.545,5
März	28.603,3	102,3	27.655,3	948,0
April	27.408,2	130,6	26.064,3	1.343,9
Mai	27.008,7	160,7	25.672,0	1.336,7
Juni	25.100,4	138,1	23.787,0	1.313,4
Juli	25.285,1	163,6	23.970,7	1.314,4
August	23.155,4	162,9	21.864,9	1.290,5
September	26.509,1	147,3	25.166,0	1.343,1
Oktober	28.348,9	149,5	26.987,0	1.361,9
November	27.547,6	110,3	26.166,7	1.380,9
Dezember	28.916,7	69,8	27.538,3	1.378,4
	322.861,9	1.502,3	306.748,0	16.113,9

Beförderungsfülle je Betriebstag (ohne Fähren) = 880 437 Personen.

2.2. Ökon. Einsatzkoeffizient (Jahresdurchschnitt)

	Plan			Ist		
	Fahrz. Einsatz	Fahrz. Gesamtbestand	Koeffizient	Fahrz. Einsatz	Fahrz. Gesamtbestand	Koeffizient
Strab - TW	151,1	240,5	0,628	136,9	244,7	0,559
Strab - F4D-TW	113,8	157,6	0,722	105,8	160,1	0,661
Strab - BW	284,2	370,0	0,768	256,7	369,2	0,695
Strab - B4D	8,0	13,9	0,576	10,3	15,3	0,673
Obus - TW	22,8	30,0	0,760	20,2	29,8	0,678
Obus - Hänger	22,0	30,0	0,733	20,0	30,0	0,667
K O M	106,2	129,2	0,822	101,7	129,3	0,787
insges. TW	393,9	557,3	0,707	364,6	563,9	0,647

2.3. Verkehrsdurchführung

Januar

Starke Schneefälle und starker Frost beeinflussten das Verkehrsgeschehen. Durch zahlreiche Betriebsstörungen wurde der Verkehrsablauf unruhig.

Der Einsatz von 30 operat. KOM half, das Verkehrsangebot annähernd gleichmäßig zu halten und den Wagenausfall abzudecken. Nach Abklingen der Kälteperiode konnte die Wagenlage verbessert werden.

Die Bauarbeiten in Kleinzschachwitz wurden am 13. 1. eingeleitet. Zur Verbesserung der Qualität der Arbeit der Aufsicht wurde eine Pünktlichkeitsanalyse eingeführt.

Februar

Bis zum 27. 2. kam es zu keinen witterungsbedingten Verkehrsstörungen. Schwierigkeiten in der Verkehrsdurchführung brachte die hohe Schwadwagenquote mit sich.

Am 13. Februar, dem Gedenktag der Zerstörung Dresdens, wurden zur An- und Abfahrt Kranzniederlegung Heidefriedhof 4 KOM und 1 Dreier-Strab-Zug zusätzlich eingesetzt.

Starke Schneefälle am 27. und 28. 2. führten zu starken Verkehrsbehinderungen. Hohe Einsatzbereitschaft und schnell eingeleitete Maßnahmen halfen den Berufsverkehr am 1. 3. zu sichern.

März

Die Kälteperiode brachte bis zum 10. erschwerte Verkehrsbedingungen mit sich. Der Wageneinsatz war nicht immer bedarfsgerecht. Um ein besseres Verkehrsangebot zu schaffen, wurden täglich bis zu 29 KOM op. von der Abt. eingesetzt. Schwerpunkt ab Mitte des Monats in der Verkehrsdurchführung und Fahrgastinformation durch Baumaßnahmen Georgplatz.

Die Li. 5 verkehrte in diesem Zeitraum nur bis Waltherstr., die Li. 11 nur bis zur Wallstraße.

Durch breite Informationsarbeit konnte eine gute Verkehrsabwicklung erreicht werden.

Der Ersatzverkehr wurde mit 29 KOM durchgeführt.

April

Die Baumaßnahmen an der Nord-Süd-Verbindung verlaufen planmäßig, ohne daß der Verkehrsablauf beeinträchtigt wird.

Durch den Einbau der Abzweigung am Postplatz machten sich Umleitungen für die Linien 1, 2, 12 und 14 erforderlich.

Der Ausfall der Linien 5 u. 11 in Richtung Hbf. wurde durch KOM ersetzt. Die Verkehrsabwicklung verlief mit einem guten Platzangebot ohne Schwierigkeiten.

Die Analyse der Verkehrsqualität wird weitergeführt, es werden Maßnahmen getroffen, die Qualitätsanalysen zu vergleichen.

Mai

Der Monat Mai war in der Verkehrsdurchführung durch zahlreiche Umleitungen gekennzeichnet. Ab 3. Mai wurde der Gesamtverkehr auf der Ernst-Thälmann-Str. wegen Gleisgeneralreparatur stillgelegt. Die Umleitung erfolgte über die neugebaute Verbindungsstrecke. Die Linie 13 wurde im gesamten Monat durch Omnibus gefahren, um hierfür die Umleitung notwendige Strab-Kapazität freizustellen. Die Verkehrsdurchführung war unbefriedigend, es kam häufig zu Überfüllungen und Verspätungen durch den Individualverkehr an unregelmäßigen Kreuzungen. Am Postplatz konnten die neuen Haltstellenbereiche in Betrieb genommen werden. Zu den politischen Höhepunkten, die Kampfdemonstration am 1. Mai und Kranzniederlegung am 8. Mai am Ehrenmal und im Heidefriedhof, wurden zur An- und Abfahrt 5 KOM und 1 Strab-Zug zusätzlich eingesetzt.

Juni

Die Verkehrsdurchführung stand im Zeichen der weiteren Fortigstellung der Nord-Süd-Verbindung. Die kleine Umleitungsstrecke für die Linien 1, 2, 12 und 14 hat sich bewährt. Personalmäßig bedingt kam es zu einem nicht immer zufriedenstellenden Wageneinsatz. Der KOM-Ersatzverkehr auf der Linie 13 war wegen fehlender Platzkapazität nicht zufriedenstellend. Das Pressefest stellte einen politisch-kulturellen Höhepunkt dar. Durch die zusätzlichen Einsätze der Kollegen aus Verw. und Technik konnten zusätzlich Wagen bereitgestellt werden. Damit wurden alle eintretenden Beförderungsbedürfnisse ordnungsgemäß befriedigt.

Eine Verbesserung auf der Ost-West Achse brachten die Großzüge auf der Li. 2 mit sich.

Dem politischen Höhepunkt, dem VIII. Parteitag, wurde in unserem Betrieb durch Versammlungen und Zusammenkünfte Rechnung getragen.

Die Auswertungen werden mit dem Ziel einer erhöhten Qualität der Verkehrsleistung durchgeführt. Das gesamte Betriebskollektiv erkannte die richtungsweisenden Beschlüsse und erklärte sich bereit, diese mit zu verwirklichen.

Juli

Höhepunkt im Verkehrsgeschehen des Monats war die feierliche Übergabe der Nord-Süd-Verbindung durch den Gen. Werner Krolkowski, 1. Sekretär der Bezirksleitung der SED Dresden und dem Stellvertreter des Verkehrsministers.

Das Verkehrsaufkommen war durch die Urlaubssaison stark abgesenkt. Bei ungenügendem Wageneinsatz traten trotzdem Überfüllungen auf dem Streckenabschnitt Platz der Einheit - Industriegelände auf. Der Anstieg des Tagesverkehrs brachte besonders auf den Ausflugslinien Überfüllungen mit sich. Mit großen Anstrengungen und einer hohen Organisation wurde der Verkehrsablauf auch während der Reservistenübung vom 22. 7. - 30. 7. aufrechterhalten.

Der Betrieb erhielt dafür eine Anerkennung.

Der Ersatzverkehr für die Bauarbeiten in Leuben brachte oft Schwierigkeiten, die sich auch in der Vielzahl von Eingaben widerspiegeln.

August

Die Verkehrsdurchführung wurde durch eine tägliche Ausfallquote von etwa 8 Zügen ungünstig beeinflusst. Besonders im Nachmittagsverkehr kam es zu kurzzeitigen Wagenüberfüllungen. Die Bauarbeiten R.-Renner-Str.-Löbtau wurden ordnungsgemäß und ohne Schwierigkeiten durchgeführt. Die Baumaßnahme Hbf. wurde ohne Ersatzverkehr durchgeführt. Die Linie 10 verkehrte nach Plauen und von Übigau nach Wallstraße. Zum Gelingen des MOROP-Kongresses trug unser Betrieb mit einer Fahrzeugschau in Trachenberge bei.

September

Am 4. 9. wurde der Obus-Betrieb zwischen Bühlau und Weißig wegen Bauarbeiten auf der F 6 eingestellt und die KOM-Linie 60 zwischen Bühlau und Weißig eröffnet. Das Ende der Urlaubssaison zeichnete sich durch den Anstieg der Wagenbesetzung ab. Auf den Linien 6, 7, 8 und 11, sowie 61 kam es zeitweise zu Überfüllungen. Die großen Anstrengungen des Betriebskollektives reichten nicht aus, um besonders im Nachmittagsberufsverkehr das Fehlen von Wagen mit Fahrern abzudecken. Die Baumaßnahmen im Monat September wurden ordnungsgemäß durchgeführt. Die Baumaßnahme an der Brückenstraße Loschwitz brachte solche Erschwernis, daß die Obuslinie zwischen Blasewitz und Bühlau/Weißig durch KOM abgedeckt werden mußte. Die Schlußfolgerungen wurden in allen Bereichen getroffen. Am 12. 9., dem Tag der Opfer des Faschismus, wurden zur Kranzniederlegung auf dem Heidefriedhof und am Platz der Einheit zusätzlich 4 KOM eingesetzt.

Oktober

Eine volle Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse konnte auch im Oktober nicht erreicht werden. Die Baumaßnahme Parkstraße ist mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden gewesen. Der Ausfall von Ersatz-KOMs und die mangelnde Fahrgastinformation brachte teilweise heftige und berechtigte Kritiken. Auf Wunsch der Bevölkerung werden am 4. 10. 71 die KOM-Linien 74 und 80 über Mi - Bf Trachau miteinander zu einer Linie verbunden. Höhepunkt im Verkehrsablauf war die Verkehrsdurchführung anlässlich des Jahrestages unserer Republik. Das Ereignis wurde mit Kranzniederlegungen am Platz der Einheit und auf dem Heidefriedhof gewürdigt.

November

Der Betriebsablauf wurde durch Wagenmangel gestört. Täglich mußten Fahrer operativ eingesetzt werden. Durch winterliche Bedingungen mußte die Linie 93 stundenweise stillgelegt werden. Großzüge auf der Linie 7 brachten eine Verbesserung des Platzangebotes für das Industriegebiet Nord.

Die Bauarbeiten 80 und 85 wurden ordnungsgemäß abgewickelt. Der Ersatzverkehr verlief ohne Störungen. Bei beiden Bau-
maßnahmen wurden die Erfahrungen aus vorangegangenen Maß-
nahmen folgerichtig angewandt.

Die politischen Höhepunkte wurden durch die Kollegen der
Aufsicht durch zusätzliche Leistungen unterstützt.

Dezember

Der Verkehrsablauf im Monat Dezember war bezeichnend für
die hohe Anzahl von Schadwagen auf der Strecke. Die Bau-
maßnahmen in Kleinschachwitz wurden pünktlich beendet.
Die Bauarbeiten Otto-Nuschke-Str. wurden ohne Schwierig-
keiten im Verkehrsablauf durchgeführt. Die Sonderfahrten
Strietzelmarkt und die Theaterabfahrten konnten bei guter
Besetzung ordnungsgemäß durchgeführt werden. Der Fest-
tagsverkehr konnte ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.
Eine Verbesserung für das Fahrpersonal trat im Monat
Dezember durch den Bau der Gleisschleife Coschütz ein.

2.4. Verkehrsstörungen

Die hohe Anzahl von Störungen im Jahre 1971 liegt in der
Vielzahl von äußeren Einwirkungen (Störungen durch Fremde),
sowie in der höheren Anfälligkeit der Fahrzeuge vom Typ
T4D begründet.

<u>1970</u>	<u>1971</u>
2.184 Verkehrsstörungen	2.079 Verkehrsstörungen

Die Gesamtzahl der gemeldeten Schadwagen auf der Strecke
betrug 10.317. Ein Teil konnte mit Hilfe der Werkstattwagen
sofort auf der Strecke repariert werden. Das Ansteigen der
Schäden ist durch die Alterung des Fahrzeugbestandes be-
gründet. Ein größerer Teil mußte in die Betriebshöfe einrücken.

<u>1970</u>	<u>1971</u>
9.758 gem. Schadwagen	10.317 gem. Schadwagen

Die im Jahre 1971 als Durchschnittswerte ermittelten Sperr-
und Störzeiten betragen:

	<u>1970</u>		<u>1971</u>
Sperrzeit:	29,9	Sperrzeit:	30,2
Störzeit:	5,7	Störzeit:	7,2

2.5. Tarifkontrollen

Für das Jahr 1971 waren lt. Plan vorgesehen

36 VbE = 82116 Std., davon 70560 prod. Std.
130.000,-- M Einnahmen.

Im Ist waren durchschnittlich 23,6 VbE vorhanden. Von diesen wurden insgesamt

55186 Std. (davon 45322 prod. Std.)

geleistet und eine Einnahme von

150.212,16 M

gebracht.

Zur Lösung von Aufgaben des Bereiches Verkehr wurden von den Kolleginnen und Kollegen des Sachgebietes Tarifkontrolle

5.361 Std. (entspr. 11,8 % der prod. Std.)

geleistet.

Es wurden insgesamt 31.570 Meldungen abgegeben, wovon 15.700 Meldungen sofort abgeschlossen werden konnten.

Auswertung der Quartale

Plan prod. Std.	Plan Einn. Mark	Ist prod. Std.	Ist Einn. Mark	Verk. D.
I. 17.480	32.500	12.239 (70,0%)	36.715 (113,0%)	1.192 (9,7%)
II. 17.260	32.500	12.011 (69,6%)	38.219 (117,6%)	1.565 (13,0%)
III. 17.604	32.500	10.325 (58,7%)	34.235 (105,3%)	1.166 (11,3%)
IV. 18.216	32.500	10.747 (59,0%)	41.043 (126,3%)	1.438 (13,4%)
70.560	130.000	45.322 (64,2%)	150.212 (115,5%)	5.361 (11,8%)

2. 6. Innerbetrieblicher Transport

Gegenüber der BDK waren im Jahresdurchschnitt

26 Lkw
14 Anhänger

vorhanden.

Die Ladekapazität dieser Fahrzeuge betrug 135,8 t.

Die Leistungen wurden gegenüber der BDK wie folgt abgerechnet:

<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Erfüllung</u>
60.700 t	59.876 t	98,6 %
1.274.700 tkm	1.262.693 tkm	99,0 %

Die Gesamtkilometerleistung betrug:

669.369 Nutzkilometer
davon:
565.850 Lastkilometer
103.519 Leerkilometer

das sind 15,4 % der Nutzkilometer-Leistung.

Der Kraftstoffverbrauch für diese Leistung beträgt:

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
DK	85.500 l	75.589 l
VK	43.800 l	48.353 l

Die Nichterfüllung des Tonageplanes ist einmal in der nicht immer möglichen Auslastung der Kfz beim innerbetrieblichen Transport und zum anderen bei sehr hoher Ausfallquote durch technische Mängel, bzw. Ersatzteilschwierigkeiten begründet.

Die Überschreitung des geplanten Vergaserkraftstoffes um 4553 l ist mit dem Mehrverbrauch der als Ersatzinvestition, bzw. Neuzuführung hinzugekommenen Fahrzeuge, besonders des Typs TV 41, zu begründen.

In diesen Angaben sind die Leistungen der Transportstelle, welche im folgenden noch extra dargelegt werden, mit beinhaltet.

Folgende Fahrzeuge standen der Transportstelle zur Verfügung:

5 Strab-Trbwg.
4 Strab-Anhänger

durchschnittlich 15 Lkw mit 52,9 t Ladekapazität
1 Zugmaschine
3 Anhänger

km-Leistung der Transportstelle:

Strab-Triebwagen	5.710 km
Strab-Anhänger	7.100 km
Kfz-Nutzkilometer	311.688 km

das sind 46,5 % der Gesamtleistung.
Insgesamt wurden 23.443 t befördert.

Durch die Transportleistung der Kfz und Strab der Transportstelle wurden folgende Einnahmen erbracht:

Strab für innerbetr. Leistung	6.724,00 M
Kfz Betriebsabrechnung u. Invest.	259.948,00 M
Leistung für Fremde u. Org. Anw. 9/23	25.010,00 M
BDK-Gutschriften	33.429,00 M
<hr/>	
Kfz gesamt	318.387,00 M
Strab ges.	6.724,00 M
<hr/>	
Gesamt	325.111,00 M
=====	

2.7. Industriebahn und Rollbock

2.7.0. Industriebahn

1. Betriebsdienst

Vom Sachgebiet -2162- wurden 1971

7.508	2-achs. Waggons
1.932	4-achs. Waggons befördert,
4.485	Waggons gewogen.

2. Bahnanlagen

Bei den gesamten Bahnanlagen der Anschlußbahn wurden 1971 9 Weichen, 2 Kreuzungen und 0,88 km Gleis komplett erneuert. Davon für den Anschließer selbst 6 Weichen, 1 Kreuzung und 492 m Gleis. Von insgesamt bisher 14 Streckenabschnitten mit Betriebsgefahr sind jetzt noch 8 Abschnitte vorhanden, die zu etwa 3/4 im Jahre 1972 beseitigt werden können.

3. Erlöse

Für Nebenschließer wurden unter der Oberbauleitung des Sachgebietsleiters-2162- Gleisbauarbeiten durchgeführt. Dafür wurden 34.066,65 M berechnet.

Damit wurden insgesamt vom Sachgebiet -2162- im Jahr 1971 480.556,15 M an Erlösen erzielt.

4. Investitionen

Dampfdruckreduzieranlage

Die Anlage konnte noch nicht in Betrieb genommen werden, da die Isolierung noch erfolgen muß. Trotz großer Bemühungen gelang es nicht im Jahre 1970/71 eine Firma für die Isolierung zu gewinnen.

Zur Sicherung des Betriebsgeschehens wurden folgende Maschinen und Einrichtungen planmäßig beschafft:

- 1 Kreissäge
- 1 Schleifbock
- 1 Bügelsägemaschine

Folgende Maschinen konnten noch nicht beschafft werden:

- 1 Öldruckheber
- 1 Verdichteranlage
- 1 Ladegerät T 174

5. Wagenstandgeld und Vertragsstrafen

Im Jahre 1971 fielen beim Sachgebiet -2162- keine Vertragsstrafen an.

6. Grundmittel - Gleisanlagen

Es wurde wiederum eine Weiche an einen anderen Betrieb verkauft.

7. Die Planwerte konnten bis auf Energie eingehalten werden.

2.7.1. Rollbock Freital

1. Wagenumschlag

I. Quartal	22 Wagen	16 x gerückt
II. "	31 "	17 x "
III. "	24 "	8 x "
IV. "	31 "	17 x "

Gesamt: 108 Wagen 58 x gerückt

2. Fahrzeuge

Zur Betriebsdurchführung stehen 2 E-Loks, sowie 3 Rollböcke zur Verfügung. Alle Verkehrsmittel sind einsatzbereit. Alle 3 Rollböcke waren im Planjahr zur HU.

2 Rollböcke wurden als ortsfeste Anlagen (Ramböcke) umgesetzt.

Dieser Bestand an Loks und Rollböcken entspricht den Forderungen der BOA.

3. Organisatorisches

Trotz des geringen Rückganges des Wagenumschlages 1971 gegenüber dem Vorjahr um 2,7 %, kann von der Freitaler Lederfabrik auf den Rollbockverkehr z. Zt. nicht verzichtet werden.

Im IV. Quartal 1972 ist der Neubau der Poisentalbrücke vorgesehen, so daß mit dieser Baumaßnahme der Rollbockbetrieb eingestellt werden muß.

Die entsprechenden Verhandlungen werden mit dem Kreistransportbeauftragten und der Leitung der Freitaler Lederfabrik geführt.

3. Leistungen der technischen Bereiche

3.0. Fahrzeuginstandhaltung

3.0.0. Schienenfahrzeuge

Erfüllung des Technischen Programms

Technischer Koeffizient (Personenwagen)

Jahres- Ø	Plan			Ist			Erf. TK in %
	Betr.- fähig	Be- stand	TK	Betr.- fähig	Be- stand	TK	
Tw	292,6	398,1	0,735	286,6	401,3	0,714	97,0
Bw	325,9	383,9	0,849	345,4	384,8	0,898	105,8
Gesamt	618,5	782,0	0,791	632,0	786,1	0,804	101,6

Entwicklung des Fahrzeugbestandes (Personenwagen)

<u>Triebwagen</u>			<u>Beiwagen</u>				
Bestand am 31.12.70/31.12.71			Bestand am 31. 12.70/31.12.71				
Typ A	4	10	6	Typ B	4	7	1
	5	2	1		5	13	7
	6	73	67		6	122	98
	7	70	54		7	13	13
	11	24	17		8	74	61
	12	7	2		10	21	12
	14	3	1		11	5	2
	16	2	2		13	2	-
	18	8	8		17	6	2
	19	145	183		18	5	8
	21	20	20		19	7	52
	22	52	52		20	10	10
					21	39	39
					22	86	86
Gesamt	416	413			410	391	

Vom CKD-Werk Tatra, Prag, wurden vertragsgemäß in den Monaten Juli/August 38 T4D- und in den Monaten September bis November 45 B4D-Wagen (Jan. 72 1 B4D) geliefert; die Übergabe der Triebwagen an den Verkehr war am 4. 11. und die der Beiwagen am 31. 12. 71 abgeschlossen.

Ersatzteilschwierigkeiten, Arbeitskräftemangel und Diskrepanz in einigen Facharbeitersparten bestanden auch 1971 und die maximale Reparaturquote bei T4D wurde meist überschritten; dabei lagen die vom Bereich Fahrzeuginstandhaltung unbeeinflussbaren Schäden (Zusammenstöße, Entgleisungen usw.) wiederum zeitweilig außerordentlich hoch. Obwohl in den Strab-Werkstätten einschl. Sondereinsätzen und Wochenendschichten insgesamt 66.509 Überstunden (rd. 128 Std./AK) geleistet wurden, konnte die tägliche typgerechte Wagenbereitstellung durchgehend und planmäßig nicht erreicht werden. Zur Überwindung besonderer Schwerpunkte leistete eine Brigade der KOM-Werkstatt einige Wochen sozialistische Hilfe, und es wurden nach dem Beschluß der SED-Stadtleitung vom 16. 11. 71 operative Maßnahmen für die Strab- und Betriebswerkstätten festgelegt.

Auf Linie 31 ist mit den 8 in GR genommenen Erfurter Triebwagen und 8 umgespurten Beiwagen vom Typ B 71 (jetzt B 18) das Reko-Programm vorerst abgeschlossen.

Die Umnummerierung des gesamten Wagenparkes erfolgte im Zuge der Einführung der EDV für Leistungserfassung und Grundmittelbearbeitung vom Mai bis September.

Am 13. 12. 71 begann die Reko der Tatra-Wagen auf Grund des Überganges zum motorgeneratorlosen Beiwagen.

Im Zuge der Fahrzeug-Ersatzinvestitionen wurden 107 Wagen verschrottet und zwar: 5 Union- und 22 MAN-Triebwagen, 7 große und 5 kleine Hechtwagen und 2 Meterspur-Triebwagen, 50 Normal- und 9 Stahlbeiwagen sowie 7 Meterspur-Beiwagen. Trotz Schwierigkeiten, die durch Mangel an Gas und Sauerstoff, durch fehlende Standplätze und Bereitschaft auftraten, wurden die Verschrottungen alle außerhalb der Arbeitszeit durchgeführt und das Plan-Soll für den durchschnittlichen Jahresbestand ist mit nur 4 Fahrzeugen überschritten; dabei sind die als Winterreserve auch weiterhin behaltenen Union-Triebwagen inbegriffen.

Unter breitester Einbeziehung der Werkstätigen ist ein Rationalisierungsprogramm für die Abteilung Schienenfahrzeuge erarbeitet und am 27. 3. 71 zur Delegiertenkonferenz der BPO übergeben worden. Die zur planmäßigen Durchsetzung der sozialistischen Rationalisierung gebildete operative Arbeitsgruppe hat für mehrere Maßnahmen die Voraussetzungen geschaffen.

In den 4 Betriebswerkstätten mit Tatra-Wagen wurden die Voraussetzungen zur Instandhaltung der Fahrzeuge nur bedingt verbessert.

Wegen der zur Durchführung der laufenden baulichen Unterhaltung nicht ausreichenden Kapazität der Abt. Hochbau mußten Reparaturarbeiten in und an den Gebäuden und Hallen des Bereiches sowie Erdarbeiten bei Rohrbrüchen und Behälterschäden von Arbeitskräften der Werkstätten durchgeführt werden; nur dadurch waren Weiterungen zu unterbinden.

Werkstattausstoß in den wichtigsten Positionen
(Angaben in % Erfüllung)

	Strab-W. To	Strab-W. Tra	Betr. Werkst.
HU T4D	104,0	-	100,0
HU übrige Wagentypen	107,1	102,9	107,1
Schadgruppenrep. (einschl. Zuar.)	111,2	114,2	107,3
Radreifenbearbeitung	114,9	-	100,0
Großrep. (einschl. Zuarbeit.)	116,7	116,7	-
Komplettierung T4D/B4D	100,0	100,0	-
Bahnmotore	125,2	-	-
Zusammenstöße u. Versicherungsf.	-	70,0	97,4
Lackprogramm	-	106,6	-
KD T4D	-	-	108,2
KD B4D	-	-	106,3
ZU	-	-	109,7
Wagenrevisionen	-	-	102,1
Laufgestell drehen	-	-	107,1
Wagenreinigung	-	-	106,7

Neben dem planmäßigen Ausstoß der Strab- und Betriebswerkstätten wurden Kooperations- und Lageraufträge, HLZ-Einsätze und die Entladung von 84 Tatra-Wagen vorgenommen sowie Sonderprogramme und Zusatzaufgaben wie Umbau der Stromabnehmer-Leinenführung und Einbau von Seitenscheibenwischern beim T4D, Umbau eines MAN-Wagens zum Winterdienstfahrzeug, Einbau von Lüftungsfenstern in der ET-Fahrerkabine, Fahrzeug-Umnummerierung, Mängelbeseitigung am Gleismesswagen, durchgeführt.

Die Betriebswerkstätten mußten für Zuarbeit von den Strab-Werkstätten wiederum stark in Anspruch genommen werden, obwohl dies ungünstige Auswirkungen auf Wagenpflege und Unterhaltung hat.

Die Reparaturwagen "Vampir 15 und 18" waren meist zweischichtig im Einsatz und haben monatlich durchschnittlich 928 Schäden auf der Strecke behoben, so daß keine Verkehrsbehinderungen eintraten.

769 Wagenschäden sind durch schlechten Gleis- und Pflasterzustand hervorgerufen und in den Betriebswerkstätten behoben worden. Von den insgesamt 2900 vom Dispatcher im Jahre 1971 erfaßten Schäden an Strab-Wagen sind 75 % durch äußere Einwirkungen - also nicht durch normalen Verschleiß - eingetreten.

Bei den Bergbahnen konnten alle technischen und Verkehrsaufgaben erfüllt werden, obwohl durch Risse an den Triebseilscheiben der Standseilbahn-Fördermaschine wesentliche Erschwernisse eintraten. Die Reparatur an der Fördermaschine und etwa 100 m Unterbauerneuerung auf der Strecke erfolgten vom September bis November.

3.0.1. Kraftfahrzeuge

Erfüllung des Technischen Programms

Technischer Koeffizient

Jahres- Ø	<u>Plan</u>			<u>Ist</u>			Erfüllg. TK in %
	Betr. fähig	Be- stand	TK	Betr. fähig	Be- stand	TK	
KOM	107,0	129,2	0,828	106,0	129,0	0,822	99,3
Obus	25,0	30,0	0,833	25,0	29,8	0,839	100,7
Pers.Anh.	24,0	30,0	0,800	24,9	30,0	0,830	103,8

Entwicklung des Fahrzeugbestandes

Kraftomnibusse

Obusse

Bestand am	31.12.70/31.12.71		Bestand am	31.12.70/31.12.71	
Ikarus 60	5	-	Skoda 9 Tr	30	28
66/51	13	13	<hr/>		
66/300	38	30	<u>Personenanhänger</u>		
66/340	3	3	W 701	17	17
66/62	3	5	Jelcz PO	13	13
55/R	3	3	Gesamt	30	30
55/V	-	5	<hr/>		
630	3	3			
180.12	20	20			
180.22	2	2			
556.12	4	21			
250	-	1			
H6B/S	22	18			
H6B/L	12	4			
Skoda 706 R0	2	2			
Gesamt	130	130			

Fahrzeuge für den Personenverkehr gesamt: 190 188

Von 3 im Plan befindlichen Ikarus 250 wurde nur 1 Fahrzeug geliefert und von den 15 Ikarus 180 erfolgte bis Jahresende keine Lieferung.

Die TK-Erfüllung bei KOM war durch Reifen- und Batterie-mangel sowie schlechte Qualität der überholten Ikarus 66-Motore erschwert. Von 77 im Jahre 1971 gewechselten Motoren haben nur 16 die Normallaufzeit erreicht.

Verschrottet wurden: 17 KOM (4 Ik 66, 1 Ik 601, 4 Ik 60, 8 H6B)

1 Obus 9 Tr.

Wirtschaftsfahrzeuge, Pkw, Kräder

Bestand am	31.12.70/31.12.71	
Lkw, Diesellampen, Kleintransporter	62	69
Zugmaschinen	6	6
Oberleitungswagen	10	9
Weichenspül-, Schmier- und Schienenreinigungs- Wagen	7	7
Schweiß-, Weichenschlosserwagen	16	16
Kranwagen	5	5
Sonst. Spezialwagen	21	19
Lkw-, Wohn-, Geräte- u. Spezialanh.	152	149
Pkw	25	23
Kräder, Motorroller, Mopeds	23	27
Elektrofahrzeuge	18	14
Gesamt	345	344

Ersatzinvestitionen erfolgten für 3 Lkw, 4 Kleintransporter, 1 Turmwagen und als Erweiterung wurden 2 Lkw (Montagemast und HIZ) beschafft.

Fähren

Der Bestand von 1 Gierseilfähre und 9 Fährbooten blieb gegenüber 1970 unverändert; die Einsatzbereitschaft der Fähren war stets technisch voll gewährleistet.

Werkstattausstoß in den wichtigsten Positionen
(Angaben in % Erfüllung)

	KOM-Werkst. Bla	KOM-Werkst. Mi	KOM-BW Nau
TD II KOM	97	-	92
Obus	95	-	-
Pers. Anhänger	89	-	-
TD III u. JHD KOM	104	103	-
Obus	104	-	-
Pers. Anhänger	96	-	-

Generalüberholungen erhielten in Fremdbetrieben:
10 KOM, 5 Obus-Anhänger, 1 Schwenkschaufler, 3 Barkas
und 3 Pkw und in der KOM-Werkstatt Bla wurden 3 Obusse
9 Tr in GÜ genommen.

3.0.2. Kooperationsbeziehungen

Die zu lösenden Planaufgaben der Straßenbahnwerkstätten erforderten im verstärkten Maße die Unterstützung durch Kooperation. Gegenüber 1970 konnte der Kooperationsumfang insgesamt um ca. 7 % gesteigert werden und für den Bereich Schienenfahrzeuge wurde mit 79 Betrieben - hauptsächlich Handwerkern und Produktionsgenossenschaften - kooperiert. Die Aufträge umfaßten vor allem die Neuanfertigung von Ersatzteilen und die Reparatur kleinerer Aggregate, aber auch Zuarbeiten für Investvorhaben, Anfertigung von Stanz- und Schnittwerkzeugen für T4D-Ersatzteile sowie Reparaturen an Hebezeugen, sonstigen Arbeitsgeräten und Transportmitteln; zwei Standseilbahn-Laufgestelle sind ebenfalls in Kooperation gefertigt worden.

Seit längerer Zeit wird die Instandsetzung von Baugruppen und Aggregaten im Tauschverfahren angestrebt und gerade in dieser Richtung sind 1971 große Anstrengungen unternommen worden, ohne daß ein nennenswerter Erfolg zu verzeichnen ist. Das Fehlen von Vertrags- bzw. Spezialwerkstätten auf dem Straßenbahn-Sektor zeigt sich immer wieder als großes Hemmnis für diese Art der Kooperation. Erste Schritte sind auf übergeordneter Ebene nur eingeleitet worden. Für Instandsetzung der Bahnmotor-Anker, der T4D-Motorengeneratoren und Kardanwellen wurden die bisherigen Kooperationsbetriebe wieder in Anspruch genommen. Der Instandsetzungsumfang bei Kardanwellen ist um ca. 210 % erhöht worden, bei der Instandsetzung der Motorgeneratoren trat jedoch stückzahlmäßig ein bedeutender Rückgang ein, da die PGH vom übergeordneten Organ mit Sonderaufträgen belegt wurde.

Die vertragliche Bindung der Kooperationsleistungen war bisher nur in wenigen Fällen möglich; 1971 konnte eine Erweiterung um 4 Betriebe erreicht werden.

Die Kooperationsbeziehungen mit anderen Nahverkehrsbetrieben der DDR wurden ausgebaut und in verbindlichere Formen gebracht. So konnten 121 T4D-Ersatzteile durch Vereinbarungen in das Eigenfertigungsprogramm aufgenommen und z. T. auch ausgeliefert werden.

Für die Abteilung Kraftfahrzeuge wurden 10 KOM (6 Ikk 66, 1 Ikk 55, 3 Ikk 630) und 5 Obus-Anhänger in Kfz-Instandsetzungswerkstätten grundüberholt; diese Fahrzeuge waren vertraglich gebunden.

Von den wirtschaftsfahrzeugen sind mit vertraglicher Bindung 3 Barkas, 1 Schwenkschaufler und 3 Pkw in Fremdbetrieben bzw. Vertragswerkstätten überholt worden.

Für Wartung und Instandsetzung der rumänischen Kleintransporter TV 41 konnte kein Fremdbetrieb gewonnen werden.

Eine im Aufwand wesentliche Mehrbelastung hinsichtlich Ersatzteilbereitstellung und Instandsetzungsarbeiten trat bei der Abteilung Kraftfahrzeuge durch umfangreiche Mietfahrt von Fremdfahrzeugen für den Schienenersatzverkehr ein; die anfallenden Reparaturen konnten in der zuständigen Vertragswerkstatt nicht untergebracht werden. Die Instandsetzung, Wartung und Pflege aller im Betrieb vorhandenen Elektrokarren und Gabelstapler war auch 1971 vertraglich bei Fremdbetrieben gesichert.

Auch die Ersatzteilbereitstellung für Kfz und Obusse konnte durch Einbeziehung weiterer Kooperationsbetriebe aller Eigentumsformen wesentlich verbessert werden und es war möglich, für die Regenerierung von Kfz-Teilen und für sonstige Instandsetzungsarbeiten an Arbeitsmitteln und Hebezeugen ebenfalls Kooperationsbetriebe zu gewinnen. Für die Ersatzteillieferung wurde mit 22 Firmen, für die Regenerierung von Kfz-Teilen mit 5 Firmen, kooperiert. Obwohl von unserer Seite großes Interesse an vertraglicher Bindung bestand, kam es infolge Ablehnung durch die Betriebe in einigen Fällen zu keinem Vertragsabschluß.

Trotz der großen Vorteile, die die Kooperation uns insgesamt bietet, zeigten sich doch erhöhte Fertigungskosten, oftmals sehr weite Transportwege und durch Lieferverzug eingetretenes Ersatzteilfehl auch Nachteile.

Der gesamte Werkstattbedarf konnte durch Kooperation nicht abgedeckt werden.

- 3.1. Verkehrsanlagen
 3.1.0. Gleisbau
 3.1.0.0. Leistungen der Gleisbaukräfte (Angaben in m Gleis)

	Eigenkräfte		Fremdkräfte		Gesamt 1971		Gesamt 1970
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Ist
Neubau von Gleisen (Invest)	-	108	670	756	670	864	445
Leistungen für NS-Verbindung	-	212	-	4466	-	4671	387
Generalreparaturen	3528	4118	10538	9005	14066	13123	20205
davon GVP	1912	2018	8600	7347	10512	9365	14551
Laufende Unterh. Gleiserneuerung	1250	992	250	245	1500	1237	601
Gleisdurcharb.	2800	3836	200	532	3000	4368	3003

Es wurden fertiggestellt:

Gleisschleife Bühlau, Restarbeiten
 Umfahrungsgleis Schleife Wilder Mann
 Gleisschleife Coschütz bis zur Befahrbarkeit
 Gleise für die T4D-Gruben Waltherstraße

Im ersten Halbjahr nahm die Fertigstellung der Gleistrasse und die Verlegung der Gleise für die Nord-Süd-Verbindung alle Gleisbaukräfte in Anspruch.

Wenn 1971 in der Verlegung neuer Gleise (Neubau, Generalreparaturen, Gleiserneuerung LU) die Werte des Jahres 1970 nicht erreicht wurden, so liegt der Grund darin, daß der Anteil des Neubaus (Investitionen), der wesentlich mehr Leistungen erfordert als eine Erneuerung auf vorhandener Trasse, so ist das Ergebnis 1971 mindestens dem von 1970 gleich, wenn nicht gar noch höher zu bewerten. 1970 wurden 832 m Gleis neu gebaut, 1971 dagegen 5 535 m Gleis.

3.1.0.1. Leistungen der Steinsetzer

	Eigenkräfte		Fremdkräfte		Gesamt 1971		Gesamt 1970	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Ist	
Investitionen								
Pflaster herst. m ²	-	1525	-	-	-	1525	370	
Generalreparaturen								
Pflaster herst. ohne Aufbr. m ²	5000	8110	-	-	5000	8110	9442	
Pflaster herst. mit Aufbr. m ²	750	1475	-	220	750	1695	1177	
Fahrbahnpl. verlegen m Gleis	800	755	-	281	800	1036	2654	
Laufende Unterh.								
Pflaster herst. ohne Aufbr. m ²	3500	3935	-	-	3500	3935	3410	
Pflaster herst. mit Aufbr. u. Festl.d.Gl. m ²	23700	23825	2000	2050	25700	25875	27320	
Gleis durcharbeiten m Gleis	-	-	-	-	-	-	201	

3.1.0.2. Leistungen der Schweißer

		Plan	Ist 1971	Ist 1970
Investitionen				
E-Stöße herstellen	Stück	40	119	-
AT - Stöße herstellen	"	40	149	-
Generalreparaturen				
E-Stöße herstellen	Stück	460	886	788
AT-Stöße herstellen	"	460	345	466
Leistungen für Fremde (VTK)				
E-Stöße herstellen	Stück	1350	1937	1620
AT-Stöße herstellen	"	1350	1681	1601
Laufende Unterhaltung				
E-Stöße herstellen	Stück	1600	1431	1676
AT-Stöße herstellen	"	20	51	46
Auftragsschweißung	m Schiene	9000	7249	9077
Paßstücke einbauen	" "	3500	2142	3263
sonst. Arbeiten	Stunden	7000	12217	7168

3.1.0.3. Sonstige Gleisunterhaltung

		Plan	Ist	Ist 1970
Schienenreinigung mit Schienenfahrzeug	km Gleis	9000	16658	13801
Schienenreinigung mit Kraftfahrzeug	" "	25000	29150	27780
Schienenschleifen (Fahrkopf)	" "	30000	17954	33508
Kurvenschmierer mit Kfz	" "	10500	9877	8139

3.1.0.4. Herstellen von Gleisanlagen und Gleisanlageteilen

Werkplatz Reick	Leistungseinh.	Plan	Ist	Ist 1970
		112	122,1	90,8

3.1.1. E-Technik

3.1.1.0. Investitionen

- Bahnwerk Dr.-Rud.-Friedrichs-Brücke fertiggestellt
- Bahnwerk Räcknitz beendet
- Fahrdrathöhenmeßgerät fertiggestellt
- Einbau von 20 Stück Weichenheizungen
- 17 Stück Handfunksprechgeräte
- 42 " UKW-Anlagen
- 1 " Isolationsprüfgerät
- 1 " Uhrenanlage Industriebahn
- Für die nachfolgenden Investitionen wurde die Fahrleitung verlegt und mit elektrischen Ausrüstungen komplettiert
 - o Umfahrung Gleisschleife Wilder Mann
 - o Trafostation Tolkewitz
 - o Schiebebühne Naußlitz
 - o Gleisschleife Coschütz
 - o Gleisgruben Waltherstraße

3.1.1.1. Generalreparaturen

- Bahnwerke Weixdorf, Tolkewitz, Bühlau, Neustadt
- Unterwerk Bühlau, Automatik erneuert
- Fahrdrahtauswechslung auf der Loschwitzbrücke, dem Zelleschen Weg und der Grundstraße
- Auf der Strecke Radebeul und Otto-Buchwitz-Straße wurde die Fahrleitungsanlage umgebaut, Maste wurden ausgewechselt und die Signalanlage erneuert.
Ausführender Betrieb: VEM Starkstromanlagenbau Halle
- 600-V-Kabel wurden verlegt auf der
 - o Bautzner Str., Bergstr., Hochschulstr., Wiener Str., Anton-Saefkow-Str., Leubener Str., Großenhainer Str.
- Modernisierung und Überholung der Beleuchtungs- und Schwachstromanlagen in verschiedenen Objekten des Betriebes.

3.1.1.2. Laufende Unterhaltung

Infolge der großen Anstrengungen für die termingerechte Fertigstellung der Nord-Süd-Verbindung konnte die Revision und die planmäßig vorbeugende Instandhaltung nicht in dem erforderlichen Umfang durchgeführt werden.

3.1.2. Hochbau

3.1.2.0. Investitionen

Es wurden fertiggestellt und übergeben:

- Umbau Betriebswerkstatt Tolkewitz
- Gleisgruben u. Hebestände Waltherstr.
- Verkehrsturm Postplatz
- Bahnwerk Leuben
- Kfz.-Arbeitsgruben Mickten

3.1.2.1. Generalreparaturen

Es wurden durchgeführt:

- Gleisgruben Waltherstr.
- " Mickten
- " Reick
- " Coswig, Fortführung 1972
- Dachreparatur Heim Wachwitz
- Kesselreparatur Trachenberge
- Schornstein Kinderheim Tolkewitz

3.1.2.2. Laufende Unterhaltung

Durch über den Plan hinaus sich bietende Baukapazität des Baunebengewerbes wurde es möglich, anstatt für geplante 653,0 TM im Jahre 1971 für 827,0 TM kleine Reparaturen u. Pflegearbeiten zur Erhaltung der Gebäude und Arbeitsschutzmaßnahmen auszuführen.

3.1.3. Zusammenarbeit mit den halbstaatlichen Betrieben

Mit der Firma Kurt Hecker & Sohn, 8023 Dresden, Wilder-Mann-Str. 21, arbeitet die Abteilung Gleisbau bereits seit vielen Jahren gut zusammen. Auch 1971 wurde der Wirtschaftsvertrag erfüllt.

Ein unsicherer Vertragspartner ist die Firma H. Kockisch KG, 806 Dresden, Platz der Thälmann-Pioniere 1. Es bedarf oft langwieriger Verhandlungen, damit ein ordnungsgemäßer Bauablauf erreicht wird. 1971 hat die Firma Kockisch ihre Vorgabe nicht erfüllt. Beim Bau des Unterwerkes Pieschen fehlen Leistungen im Werte von 65,0 TM.

4. Ergebnis der Wirtschaftstätigkeit
 4.0. Kosten- und Ergebnisrechnung
 4.0.0. Ergebnisrechnung
 in T€

	Kosten		Erlöse		Ergebnis		Abwchg.
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	
<u>Produktive Leistungen</u>							
Verkehrslstg. Reiseverk.							
Strab	34.875,7	34.929,8					
Obes	4.085,3	3.827,2	71.195,8	71.529,4	15.588,1	16.828,6	+ 1.240,5
KOM	16.646,7	15.943,8	642,2	623,2			
Klbfähren	553,4	491,9			88,8	131,3	+ 42,5
Summe	56.161,1	55.192,7	71.838,0	72.152,6	15.676,9	16.959,9	+ 1.283,0
<u>sonst. Verk. Lstg.</u>							
Industriebahn	1.277,7	1.222,9	416,0	490,0	861,7	732,9	+ 128,8
Rollbock	33,6	25,8	33,6	25,7		0,1	- 0,1
Übr. Verk.-Lstg.	35,8	56,8	50,0	81,5	14,2	24,7	+ 10,5
Summe	1.347,1	1.305,5	499,6	597,2	847,5	708,3	+ 139,2
<u>Industrielle Lstg.</u>							
Investitionen	723,4	834,1	756,1	915,5	32,7	81,4	+ 48,7
Übr. Ind. Lstg.	3.479,9	2.900,2	3.955,7	3.404,5	475,8	504,3	+ 28,5
Summe	4.203,3	3.734,3	4.711,8	4.320,0	508,5	585,7	+ 77,2
<u>Bauwirtsch. Lstg.</u>							
Investitionen	113,0	254,6	124,0	297,6	11,0	43,0	+ 32,0
Übr. Bauwirtschaftg.	1.069,8	1.313,9	1.100,2	1.499,0	30,4	185,1	+ 154,7
Summe	1.182,8	1.568,5	1.224,2	1.796,6	41,4	228,1	+ 186,7
<u>Handelsleistungen</u>							
Handelsware	3.343,9	4.112,5	3.383,9	4.169,7	40,0	57,2	+ 17,2
Sonst. prod. Lstg.	26,5	40,1	185,7	405,2	149,2	365,1	+ 215,9
Abfall/Schrott							
Summe	66.274,7	65.953,6	81.843,2	83.441,3	15.568,5	17.487,7	+ 1.919,2
/o DLA							
Unbewerg. UP					79,3	79,5	- 0,2
Ergebnis aus prod. Lstg.							
nicht prod. Leistungen							
Sonst. Dienstlsg.	9,3	146,5	148,4	302,6	139,1	156,1	+ 17,0
Ergebnis nicht prod. Lstg.							
Betriebsergebnis							
+ /o. Eliminierungen							
Produktionsfondsaufgabe							
Nettoergebnis							
x) einschl. Wohnungswesen							
					3.138,6	4.081,1	+ 942,5

4.0.1. Erläuterungen der Eliminierungen

Gemäß Anordnung über die Abrechnung und Abgrenzung der finanziellen Fonds zum Jahresabschluß 1971 (GBl. Teil II, Nr.76, Jahr 1971, S. 663, § 2) und der Bestätigung vom Rat der Stadt Dresden, Abt. Verkehr, sind in der Ergebnisrechnung Jahr 1971 nachstehende Eliminierungen vorzunehmen:

	Gewinn- erhöhend - in Mark -	Gewinn- mindernd -
1. Erlösausfall durch Einführung der kombinierten Monatskarte DR -Verkehrsbetriebe gem. Bestätigung Rat d. Stadt v. 31. 1. 1972	60.982,25	
2. Zinsen f. Schwankungskredit gem. Bestätigung Rat d. Stadt v. 24. 1. 1972	32.443,45	
3. Schreiben Rat d. Stadt Dresden v. 21. 12. 71 -Auswirkung der lohnpolitischen Maßnahme ab 1. 3. 71 -	104.000,--	
- Reduzierung d. Kosten für Verwaltungsaufwand		23.600,--
- nicht geplante Weiterberechnung v. PFA f. Mitbenutzung von Grundmitteln durch Dritte		45.000,--
- Veränderung Plan PFA		10.300,--
4. Abweichung Industriepreisänderungen Jahr 1971 gem. Aufstellung Gr. 811		102.540,23
5. Gewinn, der in Vorjahren realisiert, aber erst im Planjahr ausgewiesen worden ist (falsche zeitliche Abgrenzung zw. Kosten u. Erlösen gem. gesonderter Aufstellung		14.242,14
6. Saldo Konto 319 - Materialverrechnungspreis-Abweichungen (Kosten M 27.286,- per 31.12.71)		-
7. Erlös aus Aufwertungen Konto 683 (Einbuchung der bisher unbewertet als Umlaufmittelreserve ausgewiesenen Austauschaggregate)		524.241,--
8. Unberechtigt geplante Abschreibungen für im Jahre 1971 planmäßig ausgesonderte Fahrzeuge		92.032,--
	197.425,70	811.955,37

	Gewinn- erhöhend - in Mark -	Gewinn- mindernd -
Übertrag :	197.425,70	811.955,37
9. Gewinn aus der Umbewertung des Anfangsbestandes der unfertigen Leistungen		16.722,-
10. Berichtigung der im Jahr 1970 zu hoch vorge- nommenen Abschreibungen gem. Auflage der Staatl. Finanzrevision - Bilanzprüfung 1970 -		7.165,-
11. Nichterarbeitete Kosten- senkung - angemietete KOM's		465.300,-
	197.425,70	1.301.142,37
Saldo	1.103.716,67	-
	1.301.142,37	1.301.142,37

4.0.2⁰

Ergebnisrechnung des Bereichs Verkehr

	Strab			Obus		
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.
Abschreibungen	3.011,5	3.179,2	+ 167,7	378,0	376,8	- 1,2
Energie	4.230,8	4.234,6	+ 3,8	355,6	317,8	- 37,8
Einsatz fr. Fahrz.	48,6	-	- 48,6	-	-	-
Fremde Lohnarbeit	-	33,6	+ 33,6	-	-	-
and. sonst. prod. Lstg.	-	19,2	+ 19,2	-	-	-
Grundlohn	5.081,5	4.612,0	- 469,5	604,5	587,5	- 17,0
Lohn für fremde AK	-	26,5	+ 26,5	-	0,8	+ 0,8
Summe TEK	12.372,4	12.105,1	- 267,3	1.338,1	1.282,9	- 55,2
TGK	4.768,1	4.569,9	- 198,2	494,0	447,0	- 47,0
GLK	999,8	995,7	- 4,1	118,6	111,4	- 7,2
BK (Bereich)	69,4	58,4	- 11,0	8,3	7,7	- 0,6
BLK x)	1.110,9	1.048,5	- 62,4	132,1	128,1	- 4,0
nicht planb. Kosten	-	116,6	+ 116,6	-	11,8	+ 11,8
leist. unabh. Erlöse	-	40,1	- 40,1	-	1,5	- 1,6
Bereichskosten	19.320,6	18.854,1	- 466,5	2.091,1	1.987,3	- 103,8
BK (Gesamt Betr.)	205,5	189,1	- 16,4	24,5	24,1	- 0,4
LKG	2.489,0	2.290,5	- 198,5	296,1	291,8	- 4,3
Gesamt selbstkosten	22.015,1	21.333,7	- 681,4	2.411,7	2.303,2	- 108,5

	KOM			Strab / Obus / KOM		
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	insg. Abw.
Abschreibungen	1.484,3	1.351,6	- 132,7	4.873,8	4.907,6	+ 33,8
Energie	2.309,0	2.206,2	- 102,8	6.895,4	6.758,6	- 136,8
Einsatz fr. Fahrz.	2.440,5	1.900,5	- 540,0	2.489,1	1.900,5	- 588,6
Fremde Lohnarbeit	-	-	-	-	33,6	+ 33,6
and. sonst. prod. Lst.	-	0,1	+ 0,1	-	19,3	+ 19,3
Grundlohn	1.704,8	1.760,7	+ 55,9	7.390,8	6.960,2	- 430,6
Lohn für fremde AK	-	17,6	+ 17,6	-	44,9	+ 44,9
Summe TEK	7.938,6	7.236,7	- 701,9	21.649,1	20.624,7	- 1.024,4
TGK	1.190,0	1.140,5	- 49,5	6.452,1	6.157,4	- 294,7
GLK	344,4	334,0	- 10,4	1.462,8	1.441,1	- 21,7
BK (Bereich)	83,2	61,8	- 21,4	160,9	127,3	- 33,0
BLK	372,7	383,8	+ 11,1	1.615,7	1.560,4	- 55,3
nicht planb. Kosten	-	18,3	+ 18,3	-	146,7	+ 146,7
leist. unabh. Erlöse	-	24,2	- 24,2	-	65,9	- 65,9
Bereichskosten	9.928,9	9.150,9	- 778,0	31.340,6	29.992,3	- 1.348,3
BK (Gesamt Betr.)	69,0	72,2	+ 3,2	299,0	285,4	- 13,6
LKG	835,1	874,4	+ 39,3	3.620,2	3.456,7	- 163,5
Gesamt selbstkosten	10.833,0	10.097,5	- 735,5	35.259,8	33.734,4	- 1.525,4
Erlöse				71.195,8	71.625,1	+ 429,3
Ergebnis				+ 35.936,0	+ 37.890,7	+ 1.954,7

	Eibfähren			Ind.-Bahn / Rollbock		
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.
Abschreibungen	46,3	42,1	- 4,2	-	-	-
Energie, Grund- u. Rep. M.	37,2	32,2	- 5,0	183,7	197,8	+ 14,1
Fremde Lohnarbeit	-	-	-	-	-	-
and. sonst. prod. Lstg.	-	-	-	-	0,2	+ 0,2
Grundlohn	136,6	109,8	- 26,8	81,4	85,0	+ 3,6
Summe TEK	220,1	184,1	- 36,0	265,1	283,0	+ 17,9
TGE	96,3	79,7	- 16,6	955,9	917,2	- 38,7
GLK	19,9	19,7	- 0,2	-	-	-
BK (Bereich)	1,9	1,5	- 0,4	-	-	-
BLK	29,8	23,9	- 5,9	-	-	-
nicht planb. Kosten	-	0,5	+ 0,5	-	1,9	+ 1,9
leist. unabh. Erlöse	-	0,2	- 0,2	-	-	-
Bereichskosten	368,0	309,2	- 58,8	1.221,0	1.202,1	- 18,9
BK (Gesamtbetrie.)	5,5	4,5	- 1,0	3,3	3,5	+ 0,2
LKG	66,9	54,5	- 12,4	39,9	42,2	+ 2,3
Gesamt selbstkosten	440,4	368,2	- 72,2	1.264,2	1.247,8	- 16,4
Erlöse	642,2	623,2	- 19,0	449,6	515,7	+ 66,1
Ergebnis	+ 201,8	+ 255,0	+ 53,2	- 814,6	- 732,1	+ 82,5

	Sonstiges (Schneiderwerkst. Gütertrsp.)			Verkehr insgesamt		
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.
Abschreibungen	-	-	-	4.920,1	4.949,7	+ 29,6
Energie, Grund- u. Rep. M.	5,6	3,7	- 1,9	7.121,9	6.992,3	- 129,6
Einsatz fr. Fahrs.	2,0	-	- 2,0	2.491,1	1.900,5	- 590,6
Fremde Lohnarbeit	-	-	-	-	33,6	+ 33,6
and. sonst. prod. Lstg.	-	-	-	-	19,5	+ 19,5
Grundlohn	116,4	126,3	+ 9,9	7.725,2	7.281,3	- 443,9
Lohn für fremde AK	-	-	-	-	44,9	+ 44,9
Summe TEK	124,0	130,0	+ 6,0	22.258,3	21.221,8	- 1.036,5
TGE	300,7	250,4	- 50,3	7.805,0	7.404,7	- 400,3
GLK	-	-	-	1.482,7	1.460,8	- 21,9
BK (Bereich)	-	-	-	162,8	129,4	- 33,4
BLK	-	-	-	1.645,5	1.584,3	- 61,2
nicht planb. Kosten	-	0,4	+ 0,4	-	149,5	+ 149,5
leist. unabh. Erlöse	-	10,1	- 10,1	-	76,2	- 76,2
Bereichskosten	424,7	370,7	- 54,0	33.354,3	31.374,3	- 1.480,0
BK (Gesamtbetrieb)	4,7	5,2	+ 0,5	312,5	298,6	- 13,9
LKG	57,0	62,7	+ 5,7	3.784,0	3.616,1	- 167,9
Gesamt selbstkosten	486,4	438,6	- 47,8	37.450,8	35.789,0	- 1.661,8
Bestandsänderung UP	-	- 1,3	- 1,3	-	1,3	- 1,3
Kosten d. abges. Lstg.	486,4	437,3	- 49,1	37.450,8	35.787,7	- 1.663,1
Erlöse	257,2	269,4	+ 12,2	72.544,8	73.033,4	+ 488,6
Bereichsergebnis	- 229,2	- 167,9	+ 61,3	+ 35.094,0	+ 37.245,7	+ 2.151,7
Produktionsfondsabgabe	-	-	-	- 8.759,1	- 8.487,7	+ 271,4
Eliminierungen	-	-	-	-	494,0	- 494,0
Nettoergebnis	-	-	-	26.334,9	28.264,0	+ 1.929,1

4.0.3. Ergebnisrechnung der Bereiche Fahrzeuginstandhaltung und Verkehrsanlagen

	Bereich Fahrzeuginstandhaltung			Bereich Verkehrsanlagen		
	Plan	Ist	Abw.	Plan	Ist	Abw.
Grund- bzw. Rep.M.	8.798,6	7.333,9	- 1.464,7	6.550,1	5.720,3	- 835,8
Fr. Lohnarbeit u. Rep.Lstg.	2.878,2	2.485,6	- 392,6	11.011,9	9.597,6	- 1.414,3
Nachweinsk.	-	-	-	-	0,7	+ 0,7
Dir.Grundlohn	4.747,5	4.684,5	- 63,0	2.294,4	2.598,6	+ 304,2
Lohn f.fremde AK	-	62,5	+ 62,5	-	8,2	+ 8,2
Summe TEK	16.424,3	14.566,5	- 1.857,8	19.862,4	17.925,4	- 1.937,0
TGX	5.103,6	5.184,8	+ 81,2	3.321,4	3.182,0	- 139,4
GLX	544,4	533,7	- 10,7	664,5	727,6	+ 63,1
BK (Bereich)	200,5	188,4	- 12,1	183,4	217,2	+ 33,8
BLX	905,7	934,9	+ 29,2	593,2	623,0	+ 29,8
nicht planb.Kosten	-	511,8	+ 511,8	-	182,5	+ 182,5
leist.unabh.Erlöse	-	57,6	- 57,6	-	65,1	- 65,1
Summe Gemeinkost.	6.754,2	7.296,0	+ 541,8	4.762,5	4.867,2	+ 104,7
Bereichskosten	23.178,5	21.862,5	- 1.316,0	24.624,9	22.792,6	- 1.832,3
BK (Gesamtbetr.)	192,0	192,1	+ 0,1	92,8	106,6	+ 13,8
LKG	2.325,4	2.326,5	+ 1,1	1.123,8	1.290,6	+ 166,8
Gesamt selbst-Kosten	25.695,9	24.381,1	- 1.314,8	25.841,5	24.189,8	- 1.651,7
Bestandsänderg. UP	+ 26,8	- 38,3	- 65,1	+ 48,6	- 226,0	- 274,6
Kosten d. abgeseh. Istg.	25.722,7	24.342,8	- 1.379,9	25.890,1	23.963,8	- 1.926,3
Erlöse	25.651,8	23.442,2	- 2.209,6	26.314,9	24.506,6	- 1.808,3
Bereichsergebnis	- 70,9	- 900,6	- 829,7	+ 424,8	+ 542,8	+ 118,0
Produktionsfondsabgabe	-2.316,3	-2.381,1	- 64,8	-1.104,8	-1.177,5	- 72,7
Eliminierungen	-	- 70,4	- 70,4	-	- 16,2	- 16,2
Nettoergebnis	-2.387,2	- 3.352,1	- 964,9	- 680,0	- 650,9	+ 29,1
davon : Kostenträger 400-405			davon : materiell-technische Territorialstruktur (Ko.Tr. 461)			
Rep.Material	6.801,2	6.288,2	- 513,0	2.488,6	1.997,6	- 491,0
Fr.Lohnarbeit u. Rep.Lstg.	1.898,6	2.073,2	+ 174,6	10.465,0	9.163,2	- 1.301,8
Dir.Grundlohn	3.815,8	4.034,2	+ 218,4	1.715,5	1.780,5	+ 65,0
Lohn f.fremde AK	-	62,5	+ 62,5	-	6,3	+ 6,3
Gemeink.d.Ber.	5.234,3	5.804,6	+ 570,3	3.570,5	3.255,2	- 315,3
nicht planb.Kost.	-	511,8	+ 511,8	-	-	-
" " Erlöse	-	57,6	- 57,6	-	-	-
Bereichskosten BK / LKG	17.749,9	18.716,9	+ 967,0	18.239,6	16.202,8	- 2.036,8
	2.023,4	2.169,0	+ 145,6	909,7	957,3	+ 47,6
Gesamt selbstkost.	19.773,3	20.885,9	+ 1.112,6	19.149,3	17.160,1	- 1.989,2
Erlöse/Abrechng. n.Haushalt	19.773,3	19.773,3	-	19.149,3	17.160,1	- 1.989,2
Ergebnis	+ 0	- 1.112,6	- 1.112,6	+ 0	+ 0	+ 0

4.0.4. Kosten- und Erlöskennziffern - kumulativ (ohne angemietete KOM und ohne Berücksichtigung der materiell-technischen Territorialstruktur)

	Plan	Ist	%	Ist gleicher Zeitraum Vorjahr
<u>4.0.4.0. Kosten in M</u>				
je beförderte Person (Strab., Obus, KOM, Fährten)	0,165	0,165	100,0	0,215
je 1000 Platz-km (Strab., Obus, KOM)	9,91	10,20	102,9	15,39
je Netzkilometer	0,99	1,03	104,0	1,34
<u>4.0.4.1. Kosten je 1000 Plkm in M</u>				
<u>Straßenbahn</u>				
Verkehr	4,35	4,36	100,2	8,66
Fahrzeuginstandhltg.	2,46	2,70	109,8	2,60
Verkehrsanlagen	-	-	-	1,50
Sonstiges	1,06	1,09	102,8	1,41
insgesamt	7,87	8,15	103,6	14,17
<u>Obus</u>				
Verkehr	8,60	9,45	109,9	10,18
Fahrzeuginstandhltg.	6,02	6,29	104,5	4,66
Verkehrsanlagen	-	-	-	0,48
Sonstiges	2,21	2,55	115,4	2,08
insgesamt	16,83	18,29	108,7	17,42
<u>KOM</u>				
Verkehr	10,80	10,67	98,8	12,38
Fahrzeuginstandhltg.	7,64	7,75	101,4	7,16
Verkehrsanlagen	-	-	-	0,01
Sonstiges	2,14	2,23	104,2	2,13
insgesamt	20,58	20,65	100,3	21,68
<u>4.0.4.2. Kosten je Nutz-km in M</u>				
Straßenbahn	0,83	0,88	106,0	1,28
Obus	1,06	1,20	113,2	1,13
KOM	1,76	1,77	100,6	1,77
<u>4.0.4.3. Kosten je 100 M Erlöse (ohne Tarifstütz.) in M</u>				
Elbfährten	368,93	337,38	91,4	403,75
Industriebahn/Rollbock	291,66	242,14	83,0	149,81
Leistungen für Fremde	89,99	85,94	95,5	86,19
<u>4.0.4.4. Verkehrserlös in M (ohne Tarifstützung)</u>				
je beförderte Person (Strab., Obus, KOM, Fährten)	0,102	0,104	102,0	0,103
je 100 M Kosten	61,92	62,94	101,6	47,92
je 1000 Platz-km (Strab., Obus, KOM)	6,17	6,45	104,5	7,37
je Nutz-km	0,62	0,65	104,8	0,64

Zu 4.0.4.0, 4.0.4.1, 4.0.4.2, 4.0.4.3, 4.0.4.4
 Durch die gesonderte Abrechnung und Finanzierung der Kosten für die materiell-technische Territorialstruktur ab 1. 1. 1971 ergeben sich Abweichungen im Ausweis der Kosten gegenüber dem Vorjahr.
 Erläuterung für " Sonstiges " : Hierunter werden die anteiligen Beschaffungs- u. Leitungskosten des Gesamtbetriebes, die nicht planbaren Kosten u. die Gemeinkostenüber- bzw. -unterdeckung aus Eigenverbrauch abgerechnet.

4.1. Einnahmen aus Hauptleistungen in TM

	Ist 1970	Plan 1971	Ist 1971	%
<u>Stadtlinienverkehr</u>				
Zahlbox	7.004,5	6.960,0	7.328,1	105,3
Einzelfahrscheine	61,1	-	50,7	-
Monatskarten	13.817,5	13.560,0	13.353,5	98,5
Sammelkarten	11.610,2	11.620,0	11.416,2	98,2
sonst. Einnahmen x)	114,6 xx)	-	29,0	-
Flughafen	89,6	59,0	94,8	160,8
Theater/Sport	25,6	22,0	22,4	101,8
<u>Summe Stadtlinien- verkehr</u>	32.723,1	32.221,0	32.294,7	100,2
<u>Ausflugs- linienverkehr</u>	300,0	223,0	217,3	97,4
<u>Mietwagenverkehr</u>				
Strab	35,5	25,0	34,1	136,4
KOM	689,3	515,0	698,6	135,7
<u>Elbfähren</u>	127,9	150,0	145,8	97,2
<u>Nachlösegebühren</u>	123,1	130,0	150,2	115,5
<u>Einnahmen insge- samt</u>	33.598,9	33.264,0	33.540,7	100,8

x) Kongresskarten

xx) davon 90,0 TM
Deutsch-Sowj.-Jugendfestival

4.2. Abrechnung der Nettogewinnverwendung

	- M -	Konto
Betriebsergebnis - Gewinn -	17.581.029,70	
abzügl. Eliminierungen	1.103.716,67	9903
Bereinigtes Betriebsergebnis - Gewinn -	16.477.313,03	
Produktionsfondsabgabe	./. 12.396.218,--	9901
Nettoergebnis	<u>4.081.095,03</u> =====	

Nettogewinnverwendung

Planmäßige Verwendung

Abführung an den Staatshaushalt Nettogewinnabführung M 1.255.300,--		
./. Betr.Ant.zur freiw. Zusatzrente M <u>43.819,--</u>	1.211.481,--	99220
Betriebsanteil zur freiw. Zusatzrente	43.819,--	99220
Planmäßige Zuführung zum Betriebsprämienfonds	1.680.000,--	9914
Beitrag zur freiw. Versicherung	203.300,--	9927

Außerplanmäßige Verwendung

Abführung an den Staatshaushalt 50 % des erzielten Überplangewinns	471.247,52	99221
Zuführung zum Repräsentationsfonds	6.000,--	99192
Die Plansumme überschreitender Bei- trag zur freiw. Versicherung	35.489,80	9939
Abführungsbetrag für Kauf von Indus- triewaren aus dem Bevölkerungsbedarf	33.750,--	9939
Überplanmäßige Zuführung zum Betriebs- prämienfonds - 20 % des erzielten Überplangewinns in Höhe von 942.945,03M	188.499,01	9915
Überplanmäßige Zuführung zum Betriebs- prämienfonds aus dem im Betrieb ver- bleibenden Überplangewinn (s.Schr. R.d.St.v.24.1.72)	91.000,--	9915
Überplanmäßige Zuführung zum In- vestitionsfonds aus den im Betrieb verbleibenden Überplangewinn	116.508,70	9910

4.081.095,03
=====

4.3. Bildung und Verwendung verschiedener Fonds

4.3.0. Prämienfonds

Der Prämienfonds 1971 wurde auf der Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen vom 20. 1. 1971 GBl. Teil II Nr. 16 vom 11. 2. 1971, Seite 105 - Verordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Prämienfonds und des Kultur- und Sozialfonds für das Jahr 1971 - gebildet. Weitere gesetzliche Grundlagen waren die 1. DB zur VO vom 15. 6. 1971 (GBl. Teil II/52 vom 23. 6. 1971), sowie die Anweisung des Ministers für Verkehrswesen vom 31. 3. 1971.

Vom übergeordneten staatlichen Organ wurden folgende materiellen Aufgaben für die Zuführung zum Betriebsprämienfonds festgelegt:

- Einhaltung des geplanten Kostensatzes Warenproduktion zu Betriebspreisen
- Erfüllung des Umsatzplanes Warenproduktion zu Industrieabgabepreisen.

Die geplante Zuführung zum Betriebsprämienfonds (Grundnormativ und Zuwachsnormativ) betrug

1.680.000,-- M

Bestandsvortrag am 1.1.1971		1.880,7 TM
planmäßige Zuführung	1.680,0 TM	
zusätzliche Zuführung (Übererfüllung des geplanten Nettogewinns)	188,5 "	
Überplanmäßige Zuführung zum Betriebsprämienfonds aus dem im Betrieb verbleibenden Nettogewinn	91,0 "	
Sonstige Zuführungen	15,0 "	1.959,5 TM
		<hr/>
		3.855,2 TM

Verwendung:

Jahresendprämie für 1970	1.485,0 TM	
Wettbewerbs- und Leistungsprämien	185,0 TM	
sonstige Prämien	88,1 TM	1.758,1 TM
		<hr/>
Bestand am 31. 12. 1971		2.097,1 TM
		=====

4.3.1. Kultur- und Sozialfonds

Anfangsbestand		TM	./.	140,0
Planmäßige Zuführung		TM		1.612,9
Andere Zugänge (Staatszuschuß f. Essenpor- tionen 100,9 TM, Gewinn aus Kantinenüberschüsse 22,0 TM, Zinsen 1971 10,0 TM, Zu- führung aus VMI-Mitteln 22,1 TM, Nutzungsentgelt u. Vermietung Heim Wachwitz 5,9 TM		"		169,4
				1.782,3
		TM		1.641,9

Verwendung

Zuschüsse zur Deckung der Kosten betriebl. Einrich- tungen u. Maßnahmen		TM		855,2
f. Werkküchen	TM			383,1
f. Kantinen u. Essen- ausgaben	"			318,2
f. Heim Wachwitz	"			16,4
Lenkung u. Leitung	"			131,8
Nähtube	"			5,7
<u>Kulturelle Betreuung</u>		"		131,0
Kulturgruppen u. Kulturstätten	"			29,8
Kultursaal Tolkewitz	"			11,3
Bücherei	"			45,3
Kulturveranstaltungen	"			16,6
f. kultur. Veranstaltg. d. Gewerkschaft	"			28,0
<u>Gesundheitliche Betreuung</u>		"		57,5
<u>Sportliche Betätigung u. Jugendbetreuung</u>		"		45,7
<u>Kinderbetreuung</u>		"		305,8
Kinderkrippe u. Kinder- heime	"			248,1
Kinderferienlager	"			57,7
<u>Einrichtungen f. Ferien- betreuung</u>		"		37,1
Wanderheim Taupsdorf	"			26,3
Campingwagen	"			-
Zeltplatz Rügen	"			10,8
<u>Einrichtungen des Wohnungswesens</u>		"		55,9
Wohnungswesen	"			31,9
Ledigenwohnheim	"			24,0

Übertrag: TM 1.488,2

Übertrag :		TM	1.488,2
<u>Investitionen</u>			4,8
<u>Soziale Zuwendungen</u>		"	13,7
Beihilfen an Belegschaft	TM	12,4	
Kurzzuschüsse	"	1,3	
<u>Andere Verwendung</u>		"	120,2
Jugendförderung	"	8,8	
Arbeit mit den Kindern	"	9,2	
Urlaubszuschüsse	"	5,0	
Patenschaften	"	6,0	
Theateranrechte	"	4,1	
Erw.-Qualifizierung	"	0,7	
Aufwendg. KdF	"	5,1	
Erfahrungsaustausch u. Delegationen		-	
Kampfgruppe, GST, Zivilver- teidigung	"	8,7	
Jubiläums-u. andere Geschenke	"	5,5	
Veteranenfonds	"	16,0	
Frauenveranstaltungen	"	6,8	
Zuschuß an AWG	"	10,0	
Sonstiges	"	0,5	
Beihilfen an Studenten	"	14,0	
Spenden	"	2,3	
Beiträge an Organis.	"	0,3	
Zuwendungen an Beleg- schaft	"	13,0	
Kunstmaler Franke	"	4,2	
 Gesamtverwendung		TM	<u>1.626,9</u>
 Bestand am 31. 12. 1971		TM	15,0 =====

4.3.2. Kultur-, Sozial- u. Prämienfonds für Lehrausbildung

Anfangsbestand :		TM	39,1
Planmäßige Zuführung	TM	31,6	
zus. Zuführung aus Betriebsprämienfonds	-	"	31,6
		TM	<u>70,7</u>
<u>Verwendung</u>			
Auszeichng. im Berufswettbew.	TM	9,5	
Kultur, Sport, vormilit. Aus- bildung, Realis. BKV, Klub Junger Techniker	"	8,1	
Lehrlingszeltlager	"	9,7	
Prämien f. Prod.-Leistg.	"	4,1	
Sta. tl. Auszeichnungen		-	
Prämien f. Mitarbeiter der Lehrausbildungsstätten	"	8,3	" 39,7
 Bestand am 31. 12. 1971		TM	31,0 =====

4.3.3. Investitionsfonds und Kredite

Die betriebliche Investitionstätigkeit des Jahres 1971 war besonders gekennzeichnet durch

- die Maßnahmen zur Realisierung der Aufgaben zur komplexen Rekonstruktion schienengebundener Fahrzeuge
- eine vergrößerte Ersatzbeschaffung von Kraftomnibussen
- Unterdeckung in der staatlichen Baubilanzierung und damit nicht ausreichender Zuweisung von Baubetrieben
- fehlende Projekte wegen zu später Auftragserteilung oder nicht ausreichender Projektierungskapazität.

Außerordentlich störend auf die Planausarbeitung und die Information der Werktätigen über die Planziele haben sich die fehlenden Mittel ausgewirkt. Störungen im Reproduktionsprozeß sind dadurch nicht eingetreten.

Zur zusätzlichen Bereitstellung von TM 19.019,4 für Straßenbahnwagen und TM 3.642,0 für Kraftomnibusse waren außerordentliche Anstrengungen seitens der betrieblichen Fachbereiche, der staatlichen Organe sowie der Partei notwendig.

Mit der Erarbeitung einer speziellen Dokumentation zur komplexen Rekonstruktion sind die Jahresaufgaben bis 1975 fixiert worden und müssen im Fünfjahrplandokument und den Jahresplänen präzisiert werden.

Der Plan der Investitionen wurde wie nachstehend aufgestellt und abgeschlossen :

	Plan fin.	Plan mat.	Ist fin.	Übertrag fin.nach 1972
Insg. TM einschl. Rat. Maßn.	30.153,6	29.913,8	27.765,4	2.001,7
davon :				
Investitionen allg.	27.874,4	27.657,5	25.856,6	1.700,0
Investitionen mtT	2.279,2	2.256,3	1.908,8	301,7
<u>Finanzierungsquellen TM</u>		<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	
Amortisationen (ohne TM 2.816,9 Kredittilgung)		4.457,3	4.169,8	
Sondermittel Haushalt Auf Sonderbankkonto übertra- gene Amortisationen des Vorjahres		22.783,6	22.783,6	
		84,2	84,2	
Eigene Mittel		585,5	519,0	
Haushaltmittel f. mtT-Invest.		2.279,2	2.210,5	
Insgesamt :		<u>30.190,3</u>	<u>29.767,1</u>	

Erfüllung des Investitionsplanes

Die wichtigste Investitionsmaßnahme war die weitere Ersatzbeschaffung von 38 Strab-Triebwagen und 46 Strab-Beiwagen vom Typ Tatra.

Die Fahrzeuge wurden planmäßig dem Verkehr übergeben.

Bei den KOM-Lieferungen standen per 31. 12. 1971 die 15 Fahrzeuge des Typ's Ikarus K 130 noch aus. Im Monat Januar wurden 9 Fahrzeuge und im Monat Februar die restlichen 6 Fahrzeuge ausgeliefert. Die erforderlichen finanziellen Mittel wurden in das Planjahr 1972 übertragen.

Gleisbau

Die seit dem 23. 12. 1970 dem Verkehr zur Nutzung übergebene Gleisschleife Bühlau wurde im I. Quartal 1971 endgültig abgeschlossen. Der Bau der Gleisschleife Coschütz wurde auf Grund verspäteter Projektauslieferung nicht planmäßig begonnen. Die Schleife wurde am 14. 12. 71 dem Verkehr zur Nutzung übergeben. Die sich ergebende Rationalisierung im Verkehr, Wegfall des Begleitpersonals und Aussonderung der Großen Hechtwagen, wird erst mit dem Sommerfahrplan 1972 wirksam.

Durch technologische Veränderungen im Bauablauf wurde zwar die materielle Erfüllung des Jahres 1971 erreicht, konnte aber als voll abrechenbarer Bauabschnitt nicht finanziert werden. Mit Genehmigung des Rates der Stadt wurden Mittel in Höhe von TM 286,9 auf das Invest - konto 1972 übertragen. Die Fertigstellung der Gesamtschleife ist für den Monat Mai geplant.

Der Ausbau der Umfahrung Endhalteste 1e Wilder Mann wurde abgeschlossen.

Stromversorgung

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs auf der Nord-Süd-Verbindung wurde das Bahnwerk am Rathenauplatz in Betrieb genommen.

Die 1970 begonnene Rekonstruktion des Gleichrichterwerkes Rücknitz wurde 1971 abgeschlossen. Die Umstellung der Transformatorstation Tolkewitz von 6 auf 10 kv wird erst 1972 beendet.

Zur effektiven Nutzung der Straßenbahnfahrzeuge wird der weitere Bau von Bahnwerken notwendig. Auf Grund von Kapazitätsschwierigkeiten wurde der für 1971 vorgesehene Bau des Bahnwerkes Plauen gar nicht und der Bau der Bahnwerke Leuben und Pieschen nicht planmäßig durchgeführt. Die noch notwendigen hochbaulichen Leistungen für die Bahnwerke mussten in das Planjahr 1972 übernommen werden.

Hochbau

Der Umbau der Betriebswerkstatt Tolkewitz und der Ausbau der Gleisgruben und Nebestände auf der Waltherstr. wurde abgeschlossen. Nach wie vor treten bei solchen großen Baumaßnahmen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung der notwendigen Baukapazität auf.

Als Arbeitsschutzmaßnahme wurde die Verlängerung einer Arbeitsgrube in der Kfz.-werkstatt Mücken durchgeführt.

Maschinen, Ausrüstungen, Wirtschaftsfahrzeuge

Für die Durchführung von Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen wurden umfangreiche Mittel bereitgestellt. Auch durch Ersatz- bzw. Neuanschaffung von Kleinmechanisierung wurde zur Verbesserung des technologischen Reparaturablaufes beigetragen.

Die Inbetriebnahme der Bohrstr. Reick konnte auch 1971 nicht gesichert werden. Technische und Kapazitätsschwierigkeiten sind die Ursachen für den Nichtabschluss der Maßnahmen. Als endgültiger Termin für die Inbetriebnahme ist der Monat August 1972 geplant.

Zum Ersatz der notwendigsten Wirtschaftsfahrzeuge wurden ausschl. Gebrauchtfahrzeuge zugewiesen. Durch späte Zuweisung und hohen Reparaturaufwand oder Fehlen von erforderlichen Aggregaten war eine planmäßige Inbetriebnahme der Fahrzeuge nicht in jedem Fall möglich.

Eigenerwirtschaftung der Mittel

Durch die Höhe der staatlichen Plankennziffer war eine Eigenerwirtschaftung der Mittel nicht gesichert.

Als eigene Fonds wurden durch den Betrieb der Amortisationsfonds, Sondernittel aus Restbuchwerten und Erlöse aus dem Verkauf von Grundmitteln, eingesetzt.

Zur Finanzierung der Straßenbahnwagen und zur Finanzierung eines Teiles der Kraftomnibusse wurden Sondernittel des Haushaltes in Höhe von TM 22.735,6 bereitgestellt.

Kredite

Zur Finanzierung von vorfristig gelieferten Bahnwerksausrüstungen für das Bahnwerk West wurde im Monat Dezember ein Kredit in Anspruch genommen und planmäßig aus Mitteln des Jahres 1972 zurückgezahlt.

5. Wissenschaft und Technik

5.0 Abrechnung und Analyse des Planes Wissenschaft und Technik

Bearbeitungsstand

Im Planjahr 1971 standen in 6 Bereichen unseres Betriebes insgesamt 36 Maßnahmen des Planes Wissenschaft und Technik zur Bearbeitung an. Anhand der von diesen Bereichen zugesandten Abrechnungsblätter konnte per 31.12.1971 seitens unserer Abteilung folgende Einschätzung hinsichtlich des Bearbeitungsstandes vorgenommen werden:

Bearbeitungsstand	Bereiche						Gesamt
	2	3	4	5	6	7	
1. Abgeschlossene Maßnahmen	1	11	6	1	2	1	22
a) mit positivem Ergebnis	1	8	5	1	2	1	18
b) mit negativem Ergebnis		3	1				4
2. Führungsmaßnahmen	1	3	6	2			12
a) Arbeitsetappe 1971 abgeschl.	1	3	6	2			12
b) Arbeitsetappe 1971 nicht abgeschlossen							
3. Abgesetzte Maßnahmen (Bearbeitung erfolgt erst in den nächsten Planjahren)		1	1				2
Anzahl der von den einzelnen Bereichen bearbeiteten PWT-Maßnahmen	2	15	13	3	2	1	36

Kosten und erwarteter Nutzen

Der Ausweis der abgerechneten Kosten gilt nur für die erfolgreich abgeschlossenen Maßnahmen. Es muß betont werden, daß sich der nachstehende Plan- und Ist-Kosten-Vergleich auf insgesamt 15 Maßnahmen bezieht, da bei drei PWT-Aufgaben seitens der verantwortlichen Bereiche keine Kostenabrechnung vorgenommen wurde. Dies sind die Maßnahmen 2-01, 3-08 sowie 4-10.

Für die erwähnten 15 Maßnahmen ergibt sich nun folgender Plankosten-Ist-Kosten-Vergleich:

geplante Kosten
für die Bearbeitung
(TM)

abgerechnete
Gesamtkosten
(TM)

788,5

=====

788,8

=====

Die abgerechneten Ist-Kosten beinhalten sowohl die aufgetretenen Lohnkosten als auch alle sonstigen finanziellen Aufwendungen bei der Bearbeitung jener Maßnahmen.

Die genannten absoluten Kostensummen für den PWT 1971 können jedoch nur als eine Groborientierung angesehen werden, da einmal

1. die finanziellen Aufwendungen für Fortführungsmaßnahmen bzw. negativ abgeschlossene Maßnahmen nicht mit eingeschlossen sind und zum anderen
2. für die Berechnung der Lohnkosten bisher noch keine einheitliche Bewertungsgrundlage gefunden werden konnte.

Wie aus der nachstehenden Tabelle zu ersehen ist, wurde nur für vier erfolgreich abgeschlossene PWT-Maßnahmen ein finanzieller Nutzen ausgewiesen:

Bereich	lfd.Nr. d.Maßn.	Beziehung der Maßnahme	erwarteter finan- zieller Nutzen (TM)
3	11	Bau des Turmwagens Straße-Schiene	3,5 pro Jahr
4	01	Verbesserung der Weichenblockierung	200,0
4	07	Entwicklung einer Einrichtung für die Messung der Fahr- drahthöhe mittels Strabtriebwg.	7,5
4	13	Umbau der Fahrlei- tungsanlage Otto- Buchwitz-Str. auf das System Beiseil- aufhängung	110,0

Gesamtumfang des erwarteten finanziellen Nutzens
dieser vier abgeschlossenen PWT-Maßnahmen

321,0 TM
=====

Für die anderen 14 Maßnahmen wurden seitens der verantwortlichen Themenbearbeiter - teils begründet bzw. teils unbegründet - nur globale Nutzenserklärungen abgegeben.

5.1. Prognostik und Investvorbereitung

5.1.0. Prognostik

Hauptaufgabe der Prognostik ist die Entwicklung spezifischer Betriebsaufgaben und -entwicklungsrichtungen, die sich aus den im gesamten Ballungsgebiet zu lösenden Problemen des ÖPNV ableiten. Gleichzeitig ist durch laufende kameradschaftliche Zusammenarbeit mit den verantwortlichen Territorialorganen die entsprechende betriebliche Einflußnahme auf den Gesamtentwicklungskomplex abzusichern.

So ist im Rahmen einer langfristigen Zusammenarbeit mit dem Büro für Stadtverkehr beim Rat der Stadt Dresden unter zeitweiliger Abstellung eines Bearbeiters umfangreiche Zuarbeit zu einer Vorlage für die Dienstberatung des Ministers zum Thema: "Einschätzung der Lage im Personennahverkehr und Berufsverkehr" erfolgt. Zur Lösung dieser Aufgabe, die das Ministerium für Verkehrswesen zur Lage des genannten Problems in der gesamten Republik in Kenntnis setzen sollte, erfolgte eine enge Zusammenarbeit mit allen betreffenden Betriebsbereichen zwecks Beibringung der erforderlichen betriebs-spezifischen Kennziffern.

Die durch die Stadtleitung der SED gestellte Aufgabe, das Kraftfahrzeugstationsierungsproblem des Kraftverkehrskonbinates und der Verkehrsbetriebe mittels Variantenvergleich einer Lösung zuzuführen, wurde durch Abstellung von 2 Bearbeitern in eine Arbeitsgruppe (Rat der Stadt Dresden, Abt. Städtebau und Architektur, Stadtplankommission, KVK, VB, BfS, HFV) gemeinsam gelöst.

Dabei ist erreicht worden, daß das umfangreiche Material und die unterschiedlichen Vorstellungen beider Betriebe zu einem optimalen Lösungsweg verdichtet worden sind, welcher einer grundsätzlichen Entscheidung zugeführt werden kann.

Neben diesen die grundsätzliche Betriebsentwicklung betreffenden Aufgaben erfolgte eine ständige Einflußnahme auf die in den nächsten Jahren zu lösenden städtebaulichen Aufgaben in Form der Zuarbeit nach betrieblicher Fachberatung zu verkehrstechnischen Fragen, beispielsweise der Komplexe

- Verkehrszug Große Meißner Str. - Köpcke-str.
- Bebauungskonzeption Stübelallee - Bodenbacher Str. ab Fucikplatz (einschließlich)
- Bebauungskonzeption Leubnitz
- Verkehrslösung Bf. Neustadt

5.1.1. Investvorbereitung

Die auf dem Gebiet der Investitionstätigkeit ab 1.1.1971 gültigen neuen gesetzlichen Bestimmungen erfordern eine höhere Qualität in der Vorbereitungs- und Durchführungsphase, wobei insbesondere durch die Herbeiführung der Investvor- und Grundsatzentscheidung mittels aussagekräftiger Unterlagen die Aufstellung bilanzierter Pläne gesichert werden soll.

Für Investitionen der Jahre 1972 und 1973 sind terminliche Übergangsregelungen mit dem Ziel eines 2-jährigen Vorbereitungsvorlaufs gültig. Daraus ableitend wurden für alle Investitionen des Planjahres 1972 die gesetzlich notwendigen Unterlagen in kollektiver Zusammenarbeit mit den antragstellenden Betriebsbereichen entsprechend den territorial getroffenen Zeitplänen für die Investvor- und Grundsatzentscheidung erarbeitet und termingerecht den jeweils verantwortlichen Bereichen zugestellt. Gleichzeitig erfolgte die Baubedarfsanmeldung beim bilanzbeauftragten Betrieb (VTK). Zur Absicherung der erforderlichen Projektierungsleistungen und Baueinsparungen erfolgte eine kontinuierliche Beratung mit dem Ergebnis, daß alle im Jahresplan 1972 enthaltenen Investitionen vorbereitungsseitig als abgesichert angesehen werden können.

Außerdem wurden Schritte eingeleitet, um für die Investvorhaben 1973 per 31. 1. 72 alle Unterlagen zur Investvorent-scheidung einreichen zu können.

Eine Investordnung, die als innerbetriebliche Anweisung die Aufgaben aller an einer Investition beteiligten Bereiche regelt, konnte 1971 trotz wiederholt überarbeiteter Vorlagen keiner endgültigen Bestätigung zugeführt werden.

Insgesamt wird eingeschätzt, daß das gesteckte Ziel auf dem Gebiet der Investitionen nur durch eine allseitige gute und zielstrebige Bearbeitung erreicht werden kann. Demzufolge ist sowohl eine Verbesserung der Arbeit des bilanzbeauftragten Betriebes als auch der betreffenden Abteilungen des Rates der Stadt und des Bezirkes Dresden unbedingt mit der Zielstellung erforderlich, durch rechtzeitige Vorbilanzierung und vollständige Bilanzierung die Möglichkeiten zur Vertragsbindung der Projektierungs- und Bauleistungen zu schaffen.

5.2. Entwicklung der Neuererbewegung einschließlich der Messe der Meister von Morgen

Der ökonomische Nutzen, in der Regel als Hauptkriterium in der Neuererbewegung, wurde in der betrieblich abgeschlossenen Wettbewerbsvereinbarung für das Jahr 1971 mit 150.000,- M festgelegt und den Fachbereichen als Kennziffer vorgegeben.

Durch die Benutzung von 209 NV gegenüber des Vorjahres mit nur 153 NV konnte ein ökonomischer Nutzen in Höhe von

201.821,96 M

ausgewiesen werden, was als gute Übererfüllung der vorgegebenen Kennziffer mit 34,5 % anzusehen ist.

In Abhängigkeit vom Nutzen bzw. sonstigen Vorteilen der in Benutzung genommenen Neuerungen erhielten die Neuerer eine Vergütung von M 25.531,--.

Für die Lösung von vertraglich gebundenen Aufgaben, gemäß abgeschlossener Neuerervereinbarungen, erhielten 5 Kollektive eine weitere materielle Anerkennung für Aufwendungen in Höhe von 5.308,--M.

Trotz eines verhältnismäßig hohen Überhanges an noch nicht abgeschlossenen Vorgängen und eines verstärkten Einganges an Neuerervorschlägen, insgesamt 400 NV, konnte die durchschnittliche Bearbeitungszeit um 14 Tage/NV, im Vergleich zum Jahre 1970 gesenkt werden. Damit war es gesamtbetrieblich möglich, die Neuerungen in einer kürzeren Zeit in der Praxis zur Anwendung zu bringen.

Auf dem Gebiet der planmäßigen, zielgerichteten und kollektiven Neuererbewegung wurden Fortschritte gegenüber den zurückliegenden Jahren erzielt, das heißt 8 Aufgaben, an deren planmäßige Realisierung der Betrieb interessiert war, konnten durch Abschluß von Neuerervereinbarungen vertraglich gebunden werden, so z.B. Entwertersystem, elektr. mechanische Zungenverriegelung, Signalsteuerung usw.

Auf der Grundlage der betrieblichen Dokumente sowie einer komplexen Konzeption wurde die Vorbereitung und Durchführung der MM-Bewegung zielstrebig vorgenommen.

Mit einem Jugendforum von 40 Jugendfreunden wurde die Betriebsmesse eröffnet und 5 körperliche Exponate, 2 Dokumentationen, verschiedene Lehrlingsarbeiten sowie ein Modell eines modernen Wohnkomplexes unserer Patenschule, die sich erstmals beteiligte, ausgestellt. An der Betriebsmesse beteiligten sich 32 jugendliche Neuerer und lösten 6 Aufgaben aus dem Plan Wissenschaft und Technik.

Die Exponate Abfahrtsuhr, Achsein- und -ausbaugeräte und Hebegerät für Strabwagen wurden auf der Stadt- und Bezirksmesse ausgestellt, wobei die Abfahrtsuhr, als verkehrstechnische Rationalisierungsmaßnahme, mit Urkunden und Geldprämie ausgezeichnet wurde.

Die im Gebiet der Schutzrechtspolitik anfallenden Arbeiten erstreckten sich vorwiegend auf Verletzungsrecherchen und andere Untersuchungen, die im Zusammenhang mit Neuentwicklungen anstanden.

In der Beteiligung der Belegschaft an der Neuererbewegung zeichnete sich im allgemeinen eine steigende Tendenz ab und es beteiligten sich an der Einreichung von Neuerervorschlägen 382 Werktätige, davon 32 Frauen und 88 Jugendliche.

Abschließend wird eingeschätzt, daß sich die Neuererbewegung insgesamt positiv in den wichtigsten Positionen im Jahre 1971 entwickelt hat, jedoch bedarf es in Auswertung des VIII. Parteitages der SED weiterer Anstrengungen um einen noch größeren Nutzeffekt mit Hilfe der Neuerer zu erzielen, um unsere großen Aufgaben zu erfüllen.

5.3. Information und Dokumentation

Der wissenschaftlich-technischen Information kommt auch in unserem Betrieb eine große Bedeutung zu. Durch sie sind insbesondere die in der Fachliteratur enthaltenen Erkenntnisse hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf den einzelnen Teilgebieten unseres Betriebes zu prüfen, zur Nutzung aufzubereiten und bei Bedarf den jeweiligen Mitarbeitern zur Lösung ihrer Aufgaben zuzuleiten.

Da jedoch der Umfang der wissenschaftlich-technischen Informationen ständig zunimmt, ist nach neuen Formen in der Informationsarbeit zu suchen, damit der Mitarbeiter zur Bearbeitung eines bestimmten Themas einen ausführlichen Literaturnachweis bei möglichst geringem Zeitaufwand erhalten kann. Grundlage dafür ist die zentrale Ermittlung des Informationsbedarfes in Form eines Informationsthemenplanes, der die wichtigsten im Betrieb zu lösenden Aufgaben enthält. Er ist mit den entsprechenden betrieblichen Dokumenten, wie Plan Wissenschaft und Technik, Rationalisierungskonzeption, Investitionsplan usw. abgestimmt. Im Jahre 1971 enthielt der Informationsthemenplan insgesamt 38 Themen, die als Grundlage für die Informationsbereitstellung dienten. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 600 Aufträge von der Informationsstelle bearbeitet, die sich entsprechend ihrem Umfang wie folgt auf die einzelnen Bereiche des Betriebes verteilen :

<u>Bereich</u>	<u>Anteil in %</u>
1 Betriebsdirektor	12,6
2 Verkehrsdirektor	3,5
3 Fahrzeuginstandhaltung	18,5
4 Verkehrsanlagen	35,0
5 Entwicklung und Organisation	28,4
6 Kader und Bildung	4,4
7 Ökonomie	7,0
8 Hauptbuchhalter	0,6

In dieser Aufstellung sind operative Arbeiten sowie Literaturbeschaffungen einschließlich der Herstellung von Fotokopien enthalten. Der zum Bezug von Fachliteratur erforderliche Kostenaufwand betrug im Jahre 1971 insgesamt 18,8 T.M.

Zur kurzfristigen Erteilung von Informationen ist die Bildung eines aussagekräftigen Informationsfonds notwendig. Per 31. 12. 1971 standen uns in diesem Zusammenhang zur Verfügung:

2.350	Fachbücher, Kataloge usw.
90	Zeitschriftentitel mit ca. 5 000 Exemplaren
840	Mikrofilme
ca. 12 000	Nachweiskarten des Referatedienstes Verkehrswesen

Außerdem wurde eine vollständige Sammlung der Gesetze der DDR (ab 7. 10. 1949) aufgebaut und die wichtigsten Fachbereichsstandards in den Bestand aufgenommen. Mit den Informationsstellen und Bibliotheken anderer Betriebe und Einrichtungen, insbesondere mit der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List", bestehen gute Verbindungen, die sich in der Vergangenheit sehr fruchtbringend auf unsere Arbeit ausgewirkt haben.

6. Materialökonomie

Die Bilanzierungsverordnung (GBl. II/50 v. 18. 6. 71) brachte uns in ihrer praktischen Anwendung durch die staatlichen Organe bei der Aufstellung der Material- und Ausrüstungsbilanz für das Planjahr 1972 durch Erweiterung der Nomenklatur meldepflichtiger Erzeugnisse umfangreiche zusätzliche Aufgaben, die eine neue Form im Kontrollsystem des Planbedarfs, der Instandhaltung und in der Überwachung der Bilanzanteile notwendig machten.

Im Juli d. J. erfolgte deshalb im Rahmen der Führungskonzeption des Betriebes die Zusammenlegung der bisherigen Sachgebiete Materialplanung und -absatz zur Gruppe Materialökonomie, wo gleichzeitig die Arbeitsgebiete Normen und Kennziffern sowie Bestandskontrolle aufgenommen wurden. Mit der Festlegung einer einheitlichen Leitung für den gesamten Aufgabenkomplex Materialökonomie ist durch Koordinierung der einzelnen Aufgaben und zentrale Anleitung und Kontrolle ein höherer Nutzeffekt zu erwarten.

Durch Rationalisierungsmaßnahmen, Veränderung der Funktionen und Wettbewerbsverpflichtungen im Kampf um den Staatstitel konnten bereits gute Ergebnisse in der Bereinigung der Materialbestände durch systematische Durcharbeitung der Bestandskonten 13 -Sonstiger Guß- und 08 -Strab-Ersatzteile Eigenfertigung- erzielt werden, die sich in der Bestandshaltung widerspiegeln und günstige Voraussetzung für die Normierung der Bestände schaffen. Darüber hinaus erfolgten durch laufende Kontrollen des Plan-Ist-Verbrauches volkswirtschaftlich wichtiger Erzeugnisse Auftragsregulierungen bzw. Stornierungen mit dem Ergebnis, daß dem Bilanzorgan 246 t Bilanzanteile in Schwarz- und NE-Metallerzeugnissen zurückgereicht werden konnten.

Zur Überarbeitung des vorhandenen Artikelverzeichnis wurde gemeinsam mit der Gruppe EDV und dem Rechenzentrum der Deutschen Reichsbahn ein Test abgeschlossen.

Die Erfassung aller Materialbestände der Kontenklasse 1 auf Drucklisten wird im Januar 1972 eingeleitet und voraussichtlich bis April abgeschlossen. In diesem Verzeichnis sind alle bei uns geführten Materialbestände nach dem System der Erzeugnis- und Leistungsnomenklatur eingeordnet. Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, daß alle Erhebungen für die Materialberichterstattung, Aufstellung der Materialbilanzen und Materialdispositionen durch bessere Übersicht schneller und gewissenhafter erfolgen können. Die Neufestlegung von Artikelnummern in Abstimmung mit den Erzeugnisgruppen wird nach Vorliegen des zentralen Kataloges für Handelsware eingeleitet.

6.0. Materialbeschaffung

Die allgemeinen Versorgungsschwierigkeiten in Erzeugnissen für Industrie und Bevölkerung haben sich auch bei uns in verschiedenen Positionen in der Materialbereitstellung für die Linienbereiche bemerkbar gemacht.

Es traten besonders im I. Quartal erhebliche Schwierigkeiten in der planmäßigen Beschaffung bei Erzeugnissen der Chemie (Klebstoffe, Schmierstoffe, Kalilauge, Rostlösemittel, Getriebeöl für T4D sowie Lacke und Farben) auf.

Als Maßnahmen dieser Auswirkungen wurden von den staatlichen Organen neue Bilanzabstimmungen vorgenommen, wodurch auch unser Betrieb mit diesen Erzeugnissen anteilmäßig beliefert wurde. Um den Bedarf der Werkstätten abzudecken, war es notwendig, vornehmlich die wirtschaftsleitenden Organe einzuschalten und den Kauf in Werkshilfe in Anspruch zu nehmen.

Bei den nicht realisierten Bestellungen handelt es sich vor allem um Zusatzaufträge und außerplanmäßigen Bedarf. Schwerpunkt in der Beschaffung ist trotz der hohen Bestände der Ersatzteilbedarf für Tatrastraßenbahnwagen. Die Abdeckung der Aufträge erfolgte im elektrischen Teil mit 83 % und im mechanischen Teil mit 77 %. Aus dem Sofortlimit wurden wir mit 66 % der erteilten Aufträge abgedeckt.

In den Positionen Normteile, Kantinengeschirr und Ersatzteile für Personenanhänger konnte trotz Ausnutzung aller Möglichkeiten nicht vermieden werden, daß vorübergehend Materialengpässe auftraten.

Um den Bedarf an Azetylgas für alle Bereiche abzudecken, machte es sich wiederholt erforderlich, daß unsere Fahrzeuge Selbstabholung von Technischen Gaswerken Schwarzenberg und Karl-Marx-Stadt durchführen mußten.

Die Bevorratung an festen Brennstoffen konnte auch für diesen Winter nicht erfolgen, da erhebliche Kürzungen unseres Bedarfs vorgenommen wurden. Besonders im I. Quartal kam es vorübergehend zu ernsthaften Schwierigkeiten, die die Einschaltung der Energiekommission beim Rat der Stadt erforderlich machten.

Vom VK Maschinenbauerzeugnisse erhielten wir mit Beginn des Jahres Unterstützung in der Form, daß die Fachgebiete des VK beauftragt wurden, unseren Betrieb mit Engpässen bevorzugt zu beliefern. Das wirkte sich besonders in der Bereitstellung von verschiedenen Werkzeugen, Isolierband und Elektromaterial aus.

In Zusammenarbeit mit dem Bereich Anlageninstandhaltung und der Stäuberungsstelle Freiberg wurde die Fertigung von Bergbahnschienen durch den VEB Maghütte Unterwellenborn eingeleitet. Die Verhandlungen über Fragen der Finanzierung und technologischer Vorarbeiten werden 1972 fortgeführt.

6.1. Lagerwirtschaft

Infolge des hohen Krankenstandes der Beschäftigten im Hauptlager mußte der Leiter der Lagerwirtschaft vorwiegend seine Tätigkeit zur Lösung von Schwerpunktaufgaben im Hauptlager verrichten. Die fachliche Anleitung der Lagerleiter des Gesamtbetriebes be-

schränkte sich deshalb hauptsächlich auf die monatlichen Lagerleiterbesprechungen, in denen besonders den kleinen Lagern Unterstützung in der Lagerorganisation, bei Inventuren und in der Beseitigung von Materialengpässen durch Umlagerungen einschließlich der Transporte gegeben wurde.

Ein einheitliches System zur Sicherung der Bestände von Normteilen konnte in gemeinsamer Beratung mit der Gruppe Materialversorgung eingeführt werden.

Im Hauptlager Tolkewitz wurden die noch offenen Baumaßnahmen im Lagergebäude Kipsdorfer Str. und im T4D-Lager abgeschlossen. Im Kellergeschoß des Hauptlagers wurden die provisorischen Holzregale und Holzkästen durch Stapelrahmen und Sichtbehälter ersetzt. Damit ist auch in diesem Ausgabelager die Lagerung nach Erzeugnisgruppen abgeschlossen.

Die Einrichtung des neuen Lagergebäudes konnte mit Hilfe von Schülereinsätzen termingemäß erfolgen. Der Anschluß der Wasserleitung für den Aufenthaltsraum der Lagerarbeiter wird bis zum Frühjahr fertiggestellt.

Das neue Lagergebäude entspricht den Anforderungen, die an ein modernes Lager gestellt werden. Die in Eigenfertigung hergestellten Schwerlastregale können mit Gabelstapler und Hubwagen bedient werden, so daß die schwere manuelle Arbeit weitgehend in Wegfall kommt, was sich besonders durch die angespannte Arbeitskräftelage sehr günstig auswirkt.

6.2. Inventuren im Jahre 1971

Entsprechend der Anordnung über die Durchführung von Inventuren in der volkseigenen Industrie sind zur Gewährleistung des exakten Ausweises und der Kontrolle des betrieblichen Vermögens auf der Grundlage der Inventurrichtlinien des Betriebes nachstehende Inventuren durchgeführt worden:

Permanente Inventuren der richtsatzgebundenen Materialbestände (u. Austauschaggregate)

Stichtagsinventur der betrieblich genutzten Grundmittel

- " " unvollendeten Produktion (körperliche Aufnahme)
- " " inventarisierungspflichtigen Arbeitsmittel
- " " Fachbücher
- " " Arbeitsschutzkleidung
- " " Zahlboxen
- " " Werkzeuge sowie Ausrüstungen der Kraftfahrzeuge u. Straßenbahnwagen
- " " des Materials für Betreuungseinrichtungen

Stichtagsinventuren per 31. 12. 71

Betrieblich nicht genutzte Grundmittel
 Kassen, Bank u. Postscheckkonten
 Forderungen und Verbindlichkeiten
 Beigestelltes Material
 Noch nicht abgeschlossene Investitions-
 vorhaben
 Unterwegs befindliche Ware
 Abrechnungen
 Aktive Abgrenzungen
 Unvollendete Leistungen
 Gießereibestände in der Straßenbahn-
 werkstatt Tolkewitz
 Präsent-Taschen.

Die Inventur bildete im Jahr 1971 mit die Grundlage dafür, daß eine lückenlose Übersicht über die betrieblichen Fonds geschaffen werden konnte. Einen Schwerpunkt bildete auch die Inventur der betrieblich nicht genutzten Grundmittel. Durch einen besonderen Maßnahmeplan sind durch die verantwortlichen Bereiche alle Anstrengungen zu unternehmen, damit diese Grundmittel einer produktiven Nutzung zugeführt, oder ausgesondert werden. Insgesamt wird eingeschätzt, daß die rechtzeitig vorbereiteten Inventuren, die planmäßige Unterweisung der Inventurverantwortlichen sowie die Einbeziehung der Auswertung der Inventuren in den Dienstberatungen der Bereiche und des Betriebsdirektors, die Qualität der Inventuren entscheidend verbessert haben.

6.3. Bestandshaltung und -entwicklung

(Angaben in TM)	I. Quart.		II. Quart.		III. Quart.		IV. Quart.	
	Plan	Ø Ist	Plan	Ø Ist	Plan	Ø Ist	Plan	Ø Ist
Erz.Gr. 111 Brenn-u.Treibst.	101	52	106	66	111	91	106	110
Erz.Gr. 112 Stahl u. Guß	4255	4381	3965	4296	4381	4122	3662	3479
Erz.Gr. 113 Maschinenbauernz.	5317	4970	5032	4925	4684	5072	4624	5394
Erz.Gr. 114 chem. Erzeugnisse	373	390	373	385	369	350	369	447
Erz.Gr. 115 Baumaterial	620	688	640	707	693	669	675	624
Erz.Gr. 116 Textil/Bekleidung	204	242	204	267	204	338	204	241
Erz.Gr. 118 Kulturwaren	16	20	16	19	16	18	16	17
Kto. 160 Handelsware	45	23	45	23	45	21	45	17
Kto. 18 Störreserve	134	123	134	119	134	122	134	122
Gesamtmaterial	11065	10889	10515	10807	10637	10803	9835	10451

	I.Quart.		II.Quart.		III.Quart.		IV.Quart.	
	Plan	ØIst	Plan	ØIst	Plan	ØIst	Plan	ØIst
Kto.11391 Kfz-Aggr. neu	-	65	-	79	-	116	-	121
Kto.11393 Kfz-Aggr. reg.	-	341	-	341	-	341	-	253
Kto.11390 Strab-Aggr. neu	-	100	-	505	-	283	-	203
Kto.11392 Strab-Aggr. reg.	-	662	-	684	-	705	-	905
Gesamtaggregate								
	1773	1168	1773	1609	1663	1445	1773	1482
Summe	12838	20571	12288	12416	12300	12248	11608	11933

Die Gesamtentwicklung der Materialbestände weist damit unter Zugrundelegung des Quartalsdurchschnittes vom I. - IV. Quartal eine Minusdifferenz von 124 TM aus.

In den von uns beeinflussbaren Bestandskonten, wie metallurgische Erzeugnisse, Guß- und Schmiedestücke, Straßenbahnteile alter Typen, Werkzeuge und allgemeine Maschinenbauerzeugnisse, Schnittholz und Straßenbahnschienen konnten die Bestände durch zielgerichtete Maßnahmen erheblich abgebaut werden.

Die im IV. Quartal ausgewiesenen Überplanbestände an Streusalz sind witterungsbedingt und nicht beeinflussbar. Der Mehrbestand an Autoreifen von 130 TM per 31. 12. 71 ist durch Sonderzuweisung entstanden.

Der Abbau der Überplanbestände an Kfz-Ersatzteilen für die Umbauaktion der KOM K 180 wurde durch Abteilung Kraftfahrzeuge nicht eingehalten. Die hohen Bestände an Erdkabel zum Jahresbeginn konnten insgesamt mit 400 TM planmäßig abgebaut werden. Der RSP IV. Quartal wurde mit 40 TM unterschritten.

Am ungünstigsten war die Bestandsentwicklung bei Straßenbahnersatzteilen für T4D seit Mitte des Jahres. Trotz der Lieferrückstände von ca. 20 % wird per 31. 12. 71 ein Überplanbestand von 902 TM ausgewiesen. Die Ursachen liegen darin, daß die Störanfälligkeit der Fahrzeuge stark zurückgegangen ist und der Verbrauch im Durchschnitt nur bei 55 % des geplanten Verbrauches liegt. Hinzu kommt, daß für diesen Fahrzeugtyp in der DDR noch keine genügenden Erfahrungen vorliegen. Von Direktor für Fahrzeuginstandhaltung wurde eine Arbeitsgruppe mit der Untersuchung der hohen Abweichungen und Einleitung von Maßnahmen zur Senkung der Bestände beauftragt. Im Ergebnis wurde dem VK Nordhausen ein Angebot zum Rückkauf von Überplanbeständen und Antrag zur Reduzierung der bestellten Mengen für 1972 zugestellt.

6.4. Normenarbeit

6.4.o. Arbeit mit Materialvorratsnormen

In der Abteilung Materialwirtschaft bestehen seit 1967

Materialvorratsnormen (Vrn) für alle Materialarten außer Kfz- und Strab-Ersatzteilen. Die Ermittlung dieser Normen erfolgte durch unser Sachgebiet Materialplanung nach der "Arbeitsrichtlinie für Normung der Produktionsvorräte im Verkehrswesen" von 1966 unter Berücksichtigung der spezifischen Bedingungen unseres Nahverkehrsbetriebes.

Durch Ausscheiden von 3 Kollegen aus Altersgründen konnte die erforderliche jährliche Überarbeitung der bestehenden Normen nur z. T. vorgenommen werden, wodurch die Übereinstimmung mit dem Gesamtumfang der Bestandskonten nicht mehr gegeben ist.

Im neuen Leitg. Med. des Bereiches -7- wurde mit Bildung der Gruppe Materialökonomie das Teilgebiet Normen und Kennziffern aufgenommen und die Neubildung von Vrn für alle Materialbestände der Kontenklasse 1 festgelegt.

Die Systematik für die Erarbeitung von Einzel- und Gruppennormen und die Bereinigung der Bestände von nichtgängigen Material ist soweit abgeschlossen, daß die Bildung der Vorratsnormen mit Beginn des Jahres 1972 in Angriff genommen werden kann.

Voraussichtlicher Terminplan für Abschluß der Bestandskonten:

Register

01, 02, 11, 13	Schwarz-, NE-Metall u. Guß	31. 3. 72
05, 18, 21, 160	Baumaterial, Holz, Glas, Keramik, Handelsware	30. 6. 72
03, 12, 19, 22	Chemische Erzeugnisse, Autoreifen, Textilien, Kulturwaren	30. 9. 72
06, 07, 15, 16	Werkzeuge, Wälzlager, Metallwaren, Elektromaterial	31. 12. 72

Die bis zum 31. 12. 72 noch nicht ermittelten Vorratsnormen werden in den Kontrollplan 1973 mit aufgenommen. Darüber hinaus werden die 1972 festgelegten Normen 1973 nach Terminplan auf den neuesten Stand gebracht.

6.4.1. Arbeit mit Materialverbrauchsnormen

Im Betrieb wurden im Jahre 1971 in folgenden Bereichen nach LVN gearbeitet:

Straßenbahn/Obus KOM	Energieverbrauchsnormen Kraftstoffverbrauchsnormen Reparaturkostennormativ Reifenlaufleistungsnormativ
Wirtschaftsfahrz.	wie bei KOM
Strab-Werkstatt Tra. KOM-Werkstatt Bla.	Lackverbrauch (Neulack)
Heizstellen	Verbrauchsnormen für feste und flüssige Brennstoffe
Werkplatz Reick	Gasverbrauch
Weichen und Streckenunterhaltung	Verbrauch von Schweißelektroden (Auftragschweißen)

Die Arbeit mit den MVN hat es ermöglicht, die Materialökonomie des Betriebes zu stimulieren, zumal für die Kollegen, die damit arbeiten, die Möglichkeit gegeben wurde, Anerkennung für Einsparungen zu gewähren.

Die bestehenden MVN waren Bestandteil der bereits im Jahre 1971 bestehenden Haushaltsbücher bzw. Brigadekonten. Als sehr effektiv haben sich die Normen erwiesen, die den einzelnen Kollegen vorgegeben werden konnten (z. B. Kraftstoffverbrauch, Verbrauch fester und flüssiger Brennstoffe), da hierbei jeder einzelne den materiellen Anreiz bei Einsparungen durch sein persönliches Können und seinen Einsatz steigern kann.

Für 1972 wurden Maßnahmen eingeleitet, um die Anzahl der Materialverbrauchsnormen wesentlich zu erhöhen.

6.5. Absatz von Grund- und Umlaufmitteln

Der Absatz von ausgesonderten Grundmitteln brachte einen Erlös von 20.700 M bei einem Zeitwert von 9.828 M.

Der Absatz planwidriger Bestände über VEB Maschinen- und Materialreserven hat auch 1971 ungenügende Ergebnisse gebracht. Die im Angebot befindlichen Erzeugnisse wurden uns in den meisten Fällen nach Ablauf der Angebotsfrist wieder zurückgereicht. Durch weitere Angebotstätigkeit an einschlägige Industriebetriebe und Vertragswerkstätten sowie durch Aufgabe von Offerten in der Fachpresse konnte der Verkaufserlös bei planwidrigen Beständen gegenüber 1970 um 55 % gesteigert werden.

Verkäufe insgesamt:	LVP 232,3 TM	Erlös 258,5 TM
davon T4D-Ersatzteile	15,6	15,6
übrige planwidrige Bestände	66,1	92,3
Nutzschienen	70,4	70,4
Pflastersteine	80,2	80,2

Abwertungen erfolgten bei Ersatzteilen für Straßenbahnwagen- und Kraftfahrzeugaustauschaggregate und Gußerzeugnissen durch Aussonderung alter Fahrzeugtypen sowie bei Betonschienenstützen durch Veränderung der Technologie.

Abwertungsbetrag insgesamt: 152,1 TM

Der Gesamtwert der Verschrottung an Umlaufmitteln beläuft sich auf 113,8 TM

Erfüllungsstand der Schrottauflage

	Auflage und Vertrag mit VEB Metallaufbereitung	Erfüllung
Stahlschrott	2270 t	2510 t
Gußbruch	75 t	78 t
Cu und -legierung	31 t	63,7 t
PB und -legierung	9 t	17,5 t
Al und -legierung	5 t	9,8 t
Sonstige NE-Metalle	25 t	24,4 t

Gesamterlös: 738,3 TM

=====

Damit konnte der mit VEB Metallaufbereitung abgeschlossene Wirtschaftsvertrag für 1971 erfüllt werden.

In IV. Quartal wurden durch Sondereinsätze zur Bereinigung der Schrottbestände in den Objekten erhöhte Mengen Schrott abgeliefert.

Von VEB Metallaufbereitung wurde auch im Berichtsjahr bemängelt, daß die Ablieferung von Sekundärrohstoffen nicht immer sortenrein erfolgte. Dies betrifft vorwiegend die Trennung von Gußbruch und Schwarzmetall sowie sonstigen NE-Guß bei Fahrzeugverschrottungen. Entsprechende Maßnahmen wurden eingeleitet.

7. Arbeitsökonomie

7.c. Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes

Lohnfonds

Gegenüberstellung des Lohnfonds 1970 zu 1971

	1970	1971	Steigerung	
			in TM	in %
Plan in TM	29.503,1	30.381,6	878,5	2,98 %
Ist in TM	29.394,8	30.131,6	736,8	2,51 %

Durchschnittslohn

Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes 1970 zu 1971

	1970	1971	Steigerung	
			in M	in %
Plan in M	7.153,-	7.466,-	313,-	4,38 %
Ist in M	7.679,-	7.770,-	91,-	1,18 %

7.1. Einschätzung der Wirksamkeit und Anwendung neuer Lohnformen

Anwendung von Entlohnungsformen bei Produktionsgrund- und-hilfsarbeitern

Zeitlohn	=	4,9 %	Anteil
Prämienlohn	=	56,7 %	"
Prämienstüchl.	=	38,4 %	"
Stücklohn	=	-	

Der Schwerpunkt in der Anwendung neuer Lohnformen im Jahre 1971 lag in der Überarbeitung der bestehenden Lohnformen, mit dem Ziel eine Verbesserung des Wirkungsgrades der Kennziffern auf die Steigerung der Arbeitsproduktivität zu erreichen. Das erreichte Ergebnis ist noch nicht zufriedenstellend. Vor allem ist es schwierig, im Reparatur-Sektor solche Kennziffern zu finden, die gleichermaßen das erreichte

Arbeitsergebnis jedes einzelnen Kollegen ausweisen und die dann zur Erfüllung der Aufgaben des Bereiches bzw. Betriebes beitragen.

7.2. Ausnutzung der Arbeitszeit

Ausfallstunden durch Krankheit, gesellsch. Interessen und Fehlstunden je VBE

	Krankheit		ges. Inter.		Fehlstd.	Wartez.
	Plan	Ist	Plan	Ist	Ist	Ist
Strab-Fhr.						
1970	169,8	203,7	26,0	30,7	6,2	-
1971	170,0	229,9	26,0	28,3	6,8	-
Obus-Fhr.						
1970	250,0	287,9	11,0	18,8	12,0	-
1971	250,0	247,8	12,0	19,3	14,5	-
KOL-Fhr.						
1970	125,0	103,1	28,0	18,4	1,4	-
1971	125,0	95,2	28,0	22,1	1,1	-
Prod.-Hilfsarb. -3-						
1970	149,3	150,7	40,1	50,3	9,7	0,2
1971	150,1	142,0	40,0	37,4	7,2	0,1
Prod.-Hilfsarb. -4-						
1970	152,0	152,2	36,1	35,7	11,5	4,5
1971	152,4	159,9	34,1	23,3	11,1	3,5

Ausfallstunden der Produktionsarbeiter durch Arbeitsunfälle

	<u>Ist 1970</u>	<u>Ist 1971</u>
Strab-Fhr.	5.357 Std.	6.181 Std.
KOL-Fhr.	716 Std.	1.304 Std.
Obus-Fhr.	1.021 Std.	792 Std.
Bereich-3-	12.985 Std.	13.542 Std.
Bereich-4-	4.758 Std.	9.716 Std.

8. Arbeits- und Lebensbedingungen

Die Leitungstätigkeit der neu gebildeten Abteilung Arbeits- und Lebensbedingungen war vorrangig darauf gerichtet, die Systembeziehungen bei der Gestaltung sozialistischer Arbeits- und Lebensbedingungen im Betrieb zu vervollkommen und praktisch durchzusetzen.

Charakteristisch war, daß zu Beginn des Jahres allen Leitungsentschlüssen und dementsprechend der Arbeit mit den Mitarbeitern der Abteilung in Auswertung des Jahres 1970 die Forderung zugrunde lag, durch geeignete Maßnahmen auf bestimmten Gebieten Verbesserungen durchzusetzen.

Die Beschlüsse des VIII. Parteitagess der SED, die der Entwicklung sozialistischer Arbeits- und Lebensbedingungen vorrangige Bedeutung einräumen und neue Maßstäbe gesetzt haben, mußten zwangsläufig zu neuen leitungsmäßigen Schlußfolgerungen führen. Aus diesen Grundproblemen ergaben sich die Aufgaben aller Leiter der Abteilung bei der Erziehung der Mitarbeiter und im gesamtbetrieblichen Maßstab.

Trotz der außergewöhnlich zahlreichen Aufgaben, die im Berichtszeitraum zusätzlich operativ gelöst werden mußten, standen diese Grundsatzfragen im Vordergrund der Leitungsarbeit.

Die Erkenntnisse spiegeln sich wider in der überwiegend erzielten Bereitschaft der Mitarbeiter in den Betreuungseinrichtungen mit teilweise geringeren Kräften durch großen Fleiß, hohe Einsatzbereitschaft und Gedankenreichtum, die neuen Anforderungen zu erfüllen.

8.0. Arbeiterversorgung

8.0.0. Kantinenversorgung

Die Forderung nach Verbesserung der Kantinenversorgung wurde, am Umsatz gemessen, erfüllt. Die Maßstäbe des VIII. Parteitagess der SED, die ein reichhaltiges Angebot, insbesondere auch in der Schichtversorgung, noch mehr in den Vordergrund rücken, sind jedoch noch nicht vollkommen erfüllt worden.

Es gab dafür objektive Schwierigkeiten, wie versorgungspolitische Auflagen, begrenzte Liefermöglichkeiten gegenüber den Bestellungen, nicht sofort realisierbare Voraussetzungen in der räumlichen und technischen Ausstattung der Kantinen u.a. In unseren 19 Kantinen und Pausenheim FU.Pl. wurde ein Gesamtumsatz von

	1970	1.888.775,--	M	
	1971	1.975.147,73	M	
Steigerung		86.372,73	M	erzielt.

8.0.1. Operativ- und Arbeitsplatzbetreuung

Dieser Betreuung wurde im geforderten erhöhten Maße Rechnung getragen. Zusätzliche Schwerpunkte bildeten die Höhepunkte wie 1. Mai, Pressefest, Baumaßnahmen, Forderungen des Winterdienstplanes sowie Getränkeversorgung in der Hitzeperiode.

Positiv wirkte sich aus, daß in Auswertung der Beschlüsse der 3. Tagung des ZK der SED der Stadtrat für Handel und Versorgung auf der Grundlage entsprechender Weisungen der übergeordneten Partei- und Staatsorgane am 24. 11. 1971 festlegte, unseren Betrieb zunächst befristet bis 31. 12. 1971 in den Kreis der Schwerpunktbetriebe bei der bevorzugten Arbeiterversorgung einzubeziehen.

So konnten wir unseren Beschäftigten im Monat Dezember durch Abschluß einer Sondervereinbarung zusätzliche Waren im Gesamtwert von

102.010,-- M

zum Kauf anbieten.

8.0.2. Werkküchenvorsorgung

Im Geschäftsjahr wurden umfangreiche politisch - ideologische und organisatorische Vorbereitungen getroffen, um das Werkküchenessen variabler und in verbesserter Qualität anzubieten.

Die 3 Küchen Waltherstr., Tolkewitz und Blasewitz wurden leitungsmäßig neu organisiert. Durch die laufende Kontrolle des Werkküchenessens durch die gesellschaftlichen Organe wurde die tägliche Kalkulation und Abrechnung einerseits und tägliche Verkostung und Beurteilung durch MDV und Küchenkommission andererseits gesichert.

Die Leitung und Anleitung der Köche wurde strukturell neu geregelt und die Zuständigkeit der Küchen für die einzelnen Objekte bei höherem ökonomischen Nutzen verändert. Von unseren Küchen Wa.Str., To. und Bla. wurden

1970 insges.	371.558	Portionen Kalt-u. Warmverpflegung
1971 "	407.286	" " " " verabreicht.
Steigerung:	35.728	Portionen.

Im einzelnen wurden ausgegeben:

	für Betriebs-Koll.	für Fremdesser	für insgesamt:
von Kü. Wa.Str.	197.590	30.110	227.700
von Kü. To.	71.798	295	72.093
von Kü. Bla.	90.869	6.648	97.517
Ki. Garten Tra.			4.030
Ki. Garten Wa.Str.			2.396
Volkssolidarität			3.050

407.286 Port.

=====

8.0.3. Schichtvorsorgung

Die vertraglichen Beziehungen zur Nutzung betriebsfremder Betreuungseinrichtungen wurden erweitert und bestehende durch erneute Festlegungen (vorwiegend für Kollegen des Bereiches Verkehrsanlagen) in persönlichen Vorsprachen ergänzt. Für eingenommene Mahlzeiten unserer Schichtarbeiter (vorwiegend bei Baumaßnahmen und an Wochenenden) in fremden Betreuungseinrichtungen wurde ein einheitlicher Zuschuß von 0,60 M gewährt.

Die Öffnungszeiten der Kantinen wurden den Bedürfnissen entsprechend in persönlichen Aussprachen mit den jeweiligen Dienststellenleitern und AGL-Vertretern festgelegt. Bei besonderen Schwerpunkten hatten einige Kantinen außer sonnabends auch zeitweilig sonntags geöffnet.

Unbefriedigende Ergebnisse dagegen ergaben die umfangreichen Bemühungen zu einer geregelten Nachtschichtversorgung für unsere Schichtarbeiter. Trotz mehrerer Aussprachen mit dem Bürgermeister Stadtbezirk Mitte und durch persönliche Vorsprache in einigen Dresdner Großbetrieben blieben alle Bemühungen zum Anschluß an das Werkküchenessen dieser Betriebe erfolglos.

8.1. Gesundheits- und Sozialwesen

8.1.0. Krankenzustand, AU und auftretende Berufskrankheiten, Abschluß Zusatzrentenversicherung

Geplanter Krankenstand 1971: Ø = 6,5 %
Ist-Krankenstand 1971: Ø = 6,5 %

Eine Auswertung des Krankenstandes erfolgte ständig in den Dienststellen, den Einrichtungen des Medizinischen Dienstes und im Betriebsgesundheitswesen. Zweimal monatlich (1. u. 15.) fertigt das Betriebsgesundheitswesen eine Statistik in Verbindung mit der Verkehrsabteilung an, die nach Krankheitsgruppen analysiert wird, getrennt in Strab- und Komfahrer, Rangier- und Kassettendienste, Verwaltungs- und Werkstättenpersonal. Diese Statistik erhält der Betriebsdirektor, Ökonomische Direktor, Betriebsarzt und Rat für SV.

Bei erhöhtem Krankenstand in einzelnen Dienststellen wurden besondere Maßnahmen eingeleitet, z.B. kurzfristige und verstärkte Einladungen zur Arztaberaturungskommission, verstärkte Krankenbesuche und Kontrollen nach Schwerpunkten. Im Monat Juni z.B. hat die SV-Bevollmächtigte des Betriebsgesundheitswesens alle arbeitsunfähigen Strab- und Komfahrer besucht, um Krankheitsursachen und Arbeitsunfähigkeitsdauer zu ermitteln sowie Schwierigkeiten zu beseitigen.

Der Krankenstand könnte im allgemeinen noch mehr reduziert werden, wenn die Befunde seitens der Ärzte nicht zu lange ausbleiben würden. Dadurch wird die Arbeitsfähigkeit verzögert. Außerdem vergehen oft Wochen, ehe die Patienten zu Spezialuntersuchungen kommen können. Mit den zuständigen Stellen werden jeweils nach Möglichkeit frühere Termine vereinbart.

An erster Stelle stehen die Herz- und Kreislaufkrankungen, zweitens die Verdauungskrankheiten, drittens die rheumatischen Erkrankungen, viertens die Erkältungskrankheiten, fünftens die sonstigen Erkrankungen einschließlich aller Unfälle.

Zur Prophylaxe wurden im 1. und 4. Quartal des Berichtszeitraumes 75 Vorbeugungskuren unter vorheriger Vereinbarung mit dem Betriebsarzt, den Betriebsschwestern und den AGL's ausgegeben. Die prophylaktische Betreuung unserer Werkstätigen hat sich in den Kurbädern bei Vorbeugungskuren gegenüber den Vorjahren wesentlich verbessert (z.B. Verordnung von Bädern, Wassertreten, Gymnastik, Diätkost, Pflichtwanderungen).

Zur Vorbeugung gegen den Diabetes mellitus (Zuckerkrankheit) wurde wie im Vorjahr ein Zuckertest unter Beteiligung fast aller Werkstätigen durchgeführt.

Für das Jahr 1971 standen uns folgende Kuren zur Verfügung:

Herz- und Kreislauf	37	Diät	9
Rheuma	32	Vorbeugung	75
Sole	14	zusätzlich HV	<u>33</u>
		insgesamt	200

Im Berichtszeitraum mußten nach 26 - 39 Wochen Arbeitsunfähigkeit 39 Werkstätige invalidisiert werden.

An finanziellen Beihilfen für langfristige Kranke mit 1/2 Jahr Arbeitsunfähigkeit wurden 2.800,-- M bei 65 Fällen ausbezahlt.

An finanziellen Unterstützungen bis zur Höhe des Krankengeldes an Werkstätige zur Betreuung der Kinder bei Erkrankung des nichtberufstätigen Ehegatten wurden 645,15 M = 9 Fälle gewährt.

Kurzschüsse für Werkstätige mit einem Durchschnittsbruttoverdienst von 500,-- M = 1.170,-- M = 32 Fälle.

Alle Invalidenrentner, sowie die Kollegen der ehem. Kostenstelle 1199, die noch nicht von den Altersveteranen übernommen worden sind, und die in der Heilstätte befindlichen Kollegen erhielten ein Weihnachtspräsent im Werte von je 15,-- M = 675,-- M = 45 Kollegen.

1103 Renten werden in unserem Betrieb monatlich zur Auszahlung gebracht, Das sind 229.500,70 M Renten aller Art. Alle An- und Ummeldungen sowie die Betreuung in Fragen der SV einschl. der Sachleistungen mußte die Gruppe 7321 übernehmen.

Für 134 angehende Altersrentner wurden die Vorbereitungen für den Rentenanspruch abgeschlossen und an den FDGB-Kreisvorstand Dresden-Stadt, Abt. Rentenversorgung, weitergeleitet.

Unsere SV-Bevollmächtigten führten im Berichtszeitraum 1 519 Krankenbesuche durch. Bei dieser Gelegenheit konnten viele gute Hinweise unseren Werkstätigen gegeben werden.

Wegen Übertretung der Krankenordnung mußten in 9 Fällen = 43 Arbeitstage Krankengeldentzüge einschl. Lohnausgleich vorgenommen werden.

Erste-Hilfe-Leistungen im Betrieb durch Gesundheitshelfer und medizinisches Personal = 19 891 Fälle.

Kurzvorträge im Betrieb über Maßnahmen zur Vorbeugung gegen Krankheiten aller Art = 311.

Im Juni 1971 erhielten wir für die neue Bohrsäule in der Zahnstation Blasewitz eine Luftturbine, Typ 5/6 zu 4.318,-- M, für den Zahnarztwagen im Dezember 1971 eine Luftturbine zu 4.900,-- M.

Am 1. Oktober 1971 ist die Kollegin Paudler aus gesundheitlichen Gründen aus der Gruppe 732 ausgeschieden. Die halbe Planstelle konnte bisher nicht besetzt werden.

529 Werkstätige wurden in der ersten Hilfe (Breitenausbildung) ausgebildet.

In Arbeitsschutzlehrgängen wurden 175 Werkstätige mit der Atemspende vertraut gemacht.

Im Kinderferienlager Saupsdorf wurden 133 Junge Sanitäter ausgebildet.

Hinsichtlich der freiwilligen Zusatzrentenversicherung könnten nach dem neuesten Stand 1.730 Werkstätige die ZV abschließen. 333 Abschlüsse wurden aber bisher nur getätigt, das sind 19,3 %. Trotz einer intensiven Überzeugungs- und Werbearbeit seitens des Betriebsgesundheitswesens, der Fachdirektoren der Bereiche 1-8, Meister, Brigadiers, Vertrauensleute, SV-Bevollmächtigten, Rat für SV, AGL'en konnte der vom Rat der Stadt gewünschte Stand von 35 % nicht erreicht werden. Die Werbung erfolgte in Form von Stützpunkten in den

Dienststellen, bei Vertrauensleutevollversammlungen, SV-Bevollmächtigtenversammlungen, AGL-Wahlversammlungen und ähnlichen. Ebenfalls sind mit den in Frage kommenden Personen Einzelgespräche geführt worden.

8.1.1. Kinderheime und -gärten

Die zur Verfügung stehenden Plätze in unseren Kinderheimen waren im Jahre 1971 voll ausgelastet.

Die zur Verfügung stehende Kapazität im Kindergarten Wa.Str. war 1971 von unseren Betriebsangehörigen ausgelastet, demgegenüber sind im Ki.Ga. Tra. die zur Verfügung stehenden Plätze seit September 1971 durch Betriebsangehörige zu ca. 58 % ausgelastet. Die Ursache dafür liegt darin, daß die Zahl der durch Schuleinführung abgegangenen Kinder durch jüngere Kinder unserer Kollegen nicht ausgeglichen werden konnte.

Dem Betrieb wurden vom Rat der Stadt für die Stadtbezirke 1971

30 Kontingentscheine für Krippen und
40 Kontingentscheine für Kindergärten

zur Verfügung gestellt.

Bis Jahresende wurden

17 Plätze in Krippen und
20 Plätze in Kindergärten

in Anspruch genommen.

8.1.2. Arbeit mit den Kindern

Zum Tag des Kindes wurden an unsere Heime

110,-- M

und für Weihnachtsfeiern

1.050,-- M

zur Auszahlung gebracht.

Darüber hinaus erhielten die AGL's für ihre Kinderweihnachtsfeiern

8.933,40 M.

8.1.3. Unterstützungen

Zur Auszahlung von Beihilfen an Belegschaftsmitglieder wurden

8.137,-- M

an die AGL's der Dienststellen überwiesen.

8.1.4. Betriebspionierlager

Das KFL wurde in 2 Belegungen à 18 Tagen mit insgesamt 345 Kindern durchgeführt.

Zur Betreuung dieser Kinder standen ca. 50 Helfer einschließlich Wirtschaftspersonal zur Verfügung.

Außerdem konnten 30 Kinder unserer Kollegen am KFL Dierhagen teilnehmen.

8.1.5. Veteranenbetreuung

Die regelmäßige Quartalsmarkenausgabe für die Fahrausweise der Arbeiterveteranen wurde vom Sachgebiet Sozialwesen vorbereitet und organisiert.

Darüber hinaus fanden an 4 Tagen im Dezember die Jahresabschlussfeiern für unsere 1 528 Arbeitsveteranen statt.

Dafür wurden

18.763,-- M

ausgegeben.

Um diesen Veranstaltungen einen vollen Erfolg zu garantieren, stellten sich ca. 300 Helfer zur Verfügung.

Für Ehrungen anlässlich Goldener Hochzeiten, 100- und 90-jähriger Geburtstage wurden

1.100,-- M

ausgegeben.

Für Kranzspenden der verstorbenen Arbeitsveteranen wurden

1.200,-- M

verausgabt.

8.1.6. Urlaubsbetreuung

Die leitungsmäßigen Voraussetzungen zur komplexen Bearbeitung der Urlaubs- und Naherholung konnten im Berichtszeitraum noch nicht durchgesetzt werden. Negativ wirkte sich das auch auf die organisatorische Vorbereitung und Durchführung des Campinglagers aus, da diese Arbeiten nicht in der Hand einer verantwortlichen Person lagen.

Das gleiche betrifft die zielgerichtete perspektivische Arbeit im Urlaubswesen, die im wesentlichen vom Abteilungsleiter in Zusammenarbeit mit dem Bereich 6 selbst vertreten werden mußte. Ungeachtet aller bisher aufgetretenen Schwierigkeiten wurde die geplante höhere Anzahl von Urlaubern in Saupsdorf und auch in Altenkirchen betreut, so daß einschließlich der vermittelten Urlaubsplätze FDGB, der Auslandsplätze und Plätze Jugendtouristik eine Steigerung gegenüber 1970 für das Gesamtjahr 1971 zu verzeichnen ist.

Im Jahre 1971 konnten unseren Kolleginnen und Kollegen

660 Sommer- und
78 Winter-FEGB-Ferienplätze

vermittelt werden.

Darüber hinaus wurden von Fremdbetrieben

289 Ferienplätze

zusätzlich beschafft.

Außerdem vorbrachten

139 Kollegen durch Privatbetten-Vermittlung
ihren Urlaub am Balaton.

Über das Reisebüro einschl. Jugendtouristik erhielten wir

22 Auslandsreisen.

Somit standen unseren Kolleginnen und Kollegen einschl. Ehe-
partner und Kindern 1 188 Plätze zur Verfügung.

Außerhalb der Belegungen des Betriebsferienlagers konnten

437 Kolleginnen und Kollegen

ihre Ferien in Saupsdorf verbringen.

Im Campinglager Juliusruh konnten

267 Kolleginnen und Kollegen mit ihren Kindern
in Zelten ihre Ferien verbringen.

Zusätzlich erhielten wir im Jahre 1971

1 Urlaubsplatz für Kinderreiche und

1 Platz für Familienurlaub.

8.1.7. Wohnungswesen

Durch den Rat der Stadt Dresden erhielt unser Betrieb im
Jahre 1971 ein Wohnungskontingent besonders zur Stabili-
sierung unseres Bestandes an Strab.- und KOM-Fhr.

56 Neubau-WE

4 AWG-WE

20 Altbau-WE

Mit der Bereitstellung dieser Wohnungskontingente mußten
60 Ansiedlungen von Arbeitskräften beim Rat der Stadt
Dresden -Amt für Arbeit- abgerechnet werden.

Diese Forderung wurde bis 15. 11. 1971 erfüllt.

Von den 60 Familien, die durch Ansiedlung eine Wohnung be-
kamen, erhielten 3 Familien direkt eine Neubauwohnung und
57 Familien eine Altbauwohnung.

Aus der betrieblichen Wohnsubstanz konnten zur Realisierung
von Wohnungsanträgen aus unserer Belegschaft

38 Mietbereiche

zur Neuverteilung kommen.

Ausgenommen der 60 Neueinstellungen konnten besonders durch
Lenkungen insgesamt noch 161 vorliegende Wohnungsanträge aus
unserer Belegschaft erledigt werden.

Dabei bekamen 50 Kollegen, die noch getrennt und ohne eigenen Wohnraum waren, eine Wohnung, während 103 Kollegen in zu kleinen oder schlechten Wohnungen durch Umkantung angemessenen Wohnraum im Neu- und Altbau bekamen.

Die Anzahl der Wohnungsgesuche lag 1971 bei 355. Eine wesentliche Reduzierung dieses Antragsstandes konnte nicht erreicht werden, da der Zustand der freigewordenen Nachzugswohnungen unserer innerbetrieblichen Substanz sehr schlecht war und deshalb Umkantung nicht möglich waren. Außerdem wurden in unserem Wohnungswesen monatlich ca. 20 Wohnungsanträge neu gestellt.

Im Jahre 1971 wurden 10 Eingaben bearbeitet, die im wesentlichen unzumutbare Wohnverhältnisse beinhalteten.

Von vorliegenden Anträgen zur Übernahme einer Mitgliedschaft in der AwG Fortschritt wurden 70 Neuaufnahmen, besonders aus dem Kreis der Wohnungssuchenden, vorgenommen. Die Zusammenarbeit mit der AwG und unserem Betrieb ist als sehr gut zu bezeichnen. Die im Vertrag zwischen der AwG Fortschritt und unserem Betrieb enthaltenen Festlegungen und Verpflichtungen wurden eingehalten und erfüllt.

Das Ledigenwohnheim Altpieschen 7 c mit insgesamt 21 Betten war zu 85 % ausgelastet.

8.2. Kultur und Sport

Für das Jahr 1971 wurde ein Kultur- und Bildungsplan für den Gesamtbetrieb erarbeitet und 2.000 Exemplare an die Beschäftigten ausgegeben.

70 Brigaden kämpfen um den Staatstitel "Kollektiv der soz. Arbeit". Der seit Anfang des Jahres 1971 eingeführte Berichtsbogen der Brigaden über die Erfüllung der Kultur- und Bildungsmaßnahmen gibt einen exakten Überblick und hat sich gut bewährt.

Die Brigaden bemühen sich, trotz hoher Überstundenleistungen, ihre Verpflichtungen im Kultur- und Bildungsplan zu erfüllen. Zwischen den Brigaden und den Mitarbeitern der Gruppe Kultur- und Sport bestehen gute Verbindungen. Die Kollektive erhalten alle Unterstützung und Hilfe bei der Lösung ihrer kultur-politischen Aufgaben.

Der ökonomisch-kulturelle Leistungsvergleich wurde nicht durchgeführt. Aus organisatorischen Gründen wurde die Veranstaltung auf Ende Januar 1972 verschoben.

Alle Kulturfunktionäre und Kulturobleute wurden durch die Kommission Kultur- und Bildung der BGL monatlich angeleitet. Die Teilnahme der Kolleginnen und Kollegen an den Schulungen kann als gut bezeichnet werden.

Volkstheatergruppen

Mal- und Zeichenzirkel

Zu Ehren des 25. Jahrestages der Gründung der SED wurden 3 Porträts - Auftrag des FDGB - Kreisvorstandes - hergestellt. Der Zirkel beteiligte sich an der "Galerie des Sozialismus" und an der Stadtausstellung des bildnerischen Volksschaffens. Außerdem wurden 9 Bilder nach Genf delegiert.

Mundharmonika-Orchester und Betriebschor gestalteten gemeinsam Programme anlässlich des 25. Jahrestages der SED, der Auszeichnung sozialistischer Kollektive mit dem Staatstitel sowie für Feierabendheime, Jahresabschlussveranstaltungen der Arbeiterveteranen und zu Einsätzen anlässlich der Volkswahlen. Die Beschaffung von Mundharmonikas ist weiterhin infrage gestellt und damit die Aufrechterhaltung des Orchesters. Für den Chor konnten 5 neue Sängerinnen gewonnen werden.

Der Textilzirkel erfüllte seine Verpflichtungen und übergab anlässlich des 25. Jahrestages der SED eine Ledermappe an die BPO.

Das Kabarett "Die Giftpilze" nahm am Leistungsvergleich teil und wurde in die Gruppe C eingestuft. Zwischen der Gruppe Berufsausbildung und dem Kabarett wurde ein Freundschaftsvertrag abgeschlossen.

Ab November 1971 erhalten die Mitglieder des Zirkels Sprechunterricht.

Der Fotozirkel stellte Filme und Dias mit einem Wert von 3,0 TM her. Er unterstützte die Literaturpropaganda der Bibliothek durch Herstellung von Dias.

Für die Staatlichen Kunstsammlungen wurden Jahreskarten im Wert von 330,- M verkauft.

Übersicht der Spielzeit 1971

Von den Kolleginnen und Kollegen des Betriebes wurden zur kulturpolitischen Bildung 5.304 Anrechte für das Staatstheater und 4.068 für verschiedene Veranstaltungen wie z.B. "Heitere Muse", Konzerte, Zirkus Busch, Staatszirkus und Philharmonie in Anspruch genommen. Damit konnten differenzierte Bedürfnisse auf kulturellem Gebiet befriedigt werden.

Weiterhin sind vom Zentralen Betriebsgruppenverband der DSF für verschiedene Veranstaltungen der DSF kostenlos Karten an verdiente Kolleginnen und Kollegen ausgegeben worden.

Für die Angehörigen des Betriebes fanden 1971 zwei geschlossene Veranstaltungen - im März "Tanz im Wandel der Zeiten" und im Oktober "Die Stahlspritzer" - statt.

Gewerkschaftsbibliothek

1. Buchbestand

	1970	1971
	11.337 Bände	11.446 Bände
Zugang zum Buchbestand		
	1970	1971
	898 Bände	516 Bände

Abgang vom Buchbestand

1970

1971

311 Bände

407 Bände

2. Ausleihzahlen der Gewerkschaftsbibliothek

1970

1971

17.153 Bände

19.626 Bände

3. Leserzahlen

1970

1971

1953

1965

(davon 615 S-Leser
Kinderferienlager,
Wanderheim Saupsdorf,
Juliusruh)

(davon 356 S-Leser)

4. Veranstaltungen der Gewerkschaftsbibliothek insbesondere
Buchlesungen

1970

1971

23

80

Sachgebiet Körperkultur und Sport

Im Sachgebiet bestehen fünf Planstellen zur Organisation und Leitung des Sportbetriebes sowie zur Betreuung der Sporteinrichtungen; alle Planstellen sind ausgelastet. Zur Unterhaltung der Sporteinrichtungen sowie für Löhne und Gehälter der oben genannten Planstellen stellte der Betrieb im Geschäftsjahr 1971 eine Summe von 48.044 M zur Abdeckung dieser Kosten zur Verfügung. Die BSG erhielt im Jahr 1971 gegenüber der Vorjahre keine Mittel für die Sportarbeit, d.h. Stützung des Übungs- und Wettkampfbetriebes im Kinder- und Jugend-, sowie im Volkssport. Aufgrund der ständig wachsenden Aufgaben auf dem Gebiet von Körperkultur und Sport, sowie innerhalb der Sportorganisation ist die bestehende Doppelfunktion der Geschäftsstelle der BSG, künftig nicht mehr in der Lage, alle Aufgaben der staatlichen Seite im Bezug auf Körperkultur und Sport, sowie der Führungs- und Leitungstätigkeit der Betriebssportgemeinschaft zu erfüllen. Besonders im Freizeit- und Erholungssport gilt es im Jahre 1972 schwerpunktmäßig zu arbeiten. Dazu muß die Sportkommission wirksamer werden. Eine ganze Reihe von Brigaden haben Initiative auf dem Gebiet der sportlichen Selbstbetätigung gezeigt, wobei wiederum die Sportart Kegeln im Vordergrund stand. In den Belegungen des Kinderferienlagers Saupsdorf wurden jeweils Lagerspartakiaden durchgeführt.

9. Arbeitskräfte-, Bildungs- und Sozialpolitik

9.0. Arbeitskräfteentwicklung und -struktur

9.0.0. Zugänge nach Beschäftigten gruppen 1 9 7 1	Strab- fahrer	KOM- u. Obusfhr.	Fach- arb.	sonst. Besch.	Gesamt
durch betriebl. Werbemaßnahmen	68	43	23	56	190
durch Zuweisung vom Rat d. Stadt Dresden	1	1	2	-	4
von NVA	12	1	56	3	72
durch Beendigung des Lehrverhältnisses	11	-	37	10	58
durch sonstige Einstellungen	16	9	52	78	155
Insgesamt:	108	54	170	147	479

9.0.1. Abgänge nach Beschäftigtengruppen 1 9 7 1	Strab- fahrer	KOM- u. Obusfhr.	Fach- arb.	sonst. Besch.	Gesamt
durch finanz. Verbesserung	2	3	24	21	50
gesundheitl. Gründe	5	9	7	30	51
famil. Gründe	13	8	10	24	55
Studium	2	1	14	6	23
Übernahme in den Staatsapparat	1	1	3	1	6
zur NVA	12	1	58	9	80
Altersrentner	13	2	47	101	163
Invalidenrentner	1	2	6	6	15
Sonstige Entlassungen	17	7	28	41	93
Insgesamt:	66	34	197	239	536

2. AV., Studenten/ Teilbeschäft.	41	20	1	3	65
-------------------------------------	----	----	---	---	----

9.0.2. Durchgeführte Maßnahmen zur Werbung von Arbeitskräften im Planjahr 1971

Vom Rat der Stadt Dresden und den Stadtbezirken erhielten wir für das Jahr 1971

74 Wohnungseinheiten.

Die Verteilung gliedert sich wie folgt auf:

58 Wohnungseinheiten	für den Fahrdienst
11 " "	für die Technik u. Verwaltung
5 " "	sind für Einstellungen für den Fahrdienst, die im Januar 1972 erfolgen, vorgesehen.

Durchgeführte Werbemaßnahmen

- Beteiligung an zwei Großanzeigen vom Rat der Stadt Dresden, Amt für Arbeit, in Verbindung mit 14 Betrieben der Stadt Dresden.

Ergebnis:

erste Anzeige	37 Bewerbungen
zweite Anzeige	12 Bewerbungen

außerdem wurden uns vom Eisenhammerwerk Dölschen 14 Bewerbungen, übermittelt, da dieser Betrieb keine Wohnungen mehr zur Verfügung hatte.

27 Bewerber haben auf unser Angebot nicht geantwortet.
12 Bewerber sind untauglich.
9 Bewerber haben kein Interesse für den Fahrdienst.
9 Bewerbern war der Verdienst zu gering.

Eingestellt wurden:

1 Straßenbahnfahrer
3 KOM-Fahrer
1 Kollege für die Technik
1 Kollege für die Verwaltung

- In den Ämtern für Arbeit bei den Räten der Kreise Kamenz, Niesky, Löbau und Bischofswerda wurden zur Gewinnung von Arbeitskräften Sprechstage abgehalten.
- Aufgrund des ungenügenden Erfolges sind weitere Sprechstage in den Städten der Kreise Dippoldiswalde, Großenhain, Zittau, Löbau, Bautzen sowie in 51 angrenzenden Gemeinden und Ortschaften durchgeführt worden.

Die Werbung hierzu erfolgte durch Aufstellen von 150 Werbeafeln, Anbringen von 300 Plakaten sowie Einschaltung eines Arbeitskräftewerbefilms und von DIA's in den jeweiligen Lichtspieltheatern. In der Sächsischen Zeitung des jeweiligen Kreises wurde auf unsere Sprechstage hingewiesen. Außerdem gestalteten wir ein Schaufenster in einer Privatverkaufsstelle.

Weitere durchgeführte Werbemaßnahmen

- Verteilung von Handzetteln an alle Haushalte im Neubaugebiet Leuben.
- Anbringen von Aushängen in den Verkehrsmitteln.
- Dreimalige Ausgestaltung des Schaufensters in der Verwaltung Hochhaus.
- Ausgestaltung des Betriebsgeländes der Straßenbahnwerkstatt Volkswitz und Verteilung von Arbeitskräftewerbefroschüren anlässlich einer Rechenschaftslegung in Vorbereitung der Wahl zur Volkskammer und den Bezirkstagen 1971.
- Einrichten eines Berufswerbstandes mit Arbeitskräftewerbung anlässlich der Stadtmesse der Meister von morgen.
- Anbringen von Werbeplakaten an 475 Anschlagtaulen in Dresden, Freital, Hainsberg, Radeberg und Coswig.
- 27 Arbeitskräftewerbefroschüren in den einzelnen Tageszeitungen: Sächsische Zeitung, Sächsisches Tageblatt, Sächsische Neueste Nachrichten, Union, veröffentlicht.
- Einschaltung eines Arbeitskräftewerbefilms und von DIA's in den Lichtspieltheatern des Stadt- und Kreisgebietes Dresden.
- Im November 1971 Durchführung eines "Tages der offenen Tür", dazu wurde folgendes eingeleitet:
 - Inserate in den Tageszeitungen: Sächsische Zeitung, Sächsische Neueste Nachrichten, Sächsisches Tageblatt.
 - Aushang in unseren Verkehrsmitteln
 - Ausgestaltung des Schaufensters Hochhaus
 - Ausgestaltung der Fahrschule und des Betriebsgeländes
 - Aufstellen von zwei Werbeflächen

Ergebnis:

Anwesenheit lt. Anwesenheitsliste: 252 Bürger

Interessierte Bürger für den Fahrdienst:

Straßenbahn

2. Arbeitsrechtsverhältnisse 115 Bürger

volle Beschäftigung 5 Bürger

KOM und Obus

2. Arbeitsrechtsverhältnisse 16 Bürger

Alle Bürger erhielten von uns eine schriftliche Mitteilung, in unserer Gruppe Personal wegen Arztuntersuchung usw. vorzusprechen. Es antworteten 69 Bürger.

Straßenbahn

volle Beschäftigung

1 Kollege eingestellt
1 " ärztlich untauglich
3 " n abgesagt, kein Interes-
 se

2. Arbeitsverhältnisse

6 Kollegen eingestellt
10 " ärztlich untauglich
12 Bewerbungen noch in Bearbei-
 tung
18 Kollegen für den nächsten
 Lehrgang vorgesehen
18 " noch nicht einsetz-
 fähig (unter 18 Jahre)

KOM und Obus

hat kein Kollege vorgesprochen

Alle übrigen Bürger, das sind insgesamt 67 Bürger, haben nicht ge-
antwortet.

- In Zusammenarbeit mit dem Rat der Stadt Dresden, Abteilung Verkehr,
Straßenwesen und Wasserwirtschaft und den jeweiligen Stadtbezirken
Abschluß von Verträgen für eine feste Dienstbindung von 2. Arbeitsrechts-
verhältnissen in der Zeit vom 1. 12. 71 bis 31. 3. 72 mit Betrieben, in
denen die Kollegen arbeiten, die ein 2. Arbeitsverhältnis mit uns abge-
schlossen haben.

Ergebnis:

Straßenbahnfahrer

28 Kollegen

KOM-Fahrer

18 Kollegen

Die Freistellung erfolgt für die Zeit vom 1. 12. 71 bis 31. 3. 72
voll oder teilweise Wochen, Tage oder Stunden.

- Durch den Betriebsdirektor des VEB Transformatoren- und Röntgenwerkes
Dresden wurde in Verbindung mit dem Rat der Stadt Dresden, Abteilung
Verkehr, Straßenwesen und Wasserwirtschaft und der SED-Stadtleitung ein
Aufruf an 57 Betriebe der Stadt Dresden über sozialistische Hilfeleistung
für den Fahrdienst unseres Betriebes für ein Jahr übermittelt.

Bis 31. 12. 1971 sind 13 Kollegen anderer Betriebe delegiert worden.

9.1. Inner- und außerbetriebliche Aus- und Weiterbildung

Auf der Grundlage der personellen Entwicklung unseres Betriebes und aufbauend auf den Grundsätzen der Aus- und Weiterbildung der Werktätigen wurde von den Mitarbeitern der Gruppe Aus- und Weiterbildung als Hauptaufgabe die umfassende Vermittlung von Wissen und Kenntnissen auf gesellschaftspolitischen und technisch-fachlichem Gebiet angesehen.

Im Vordergrund stand neben der kontinuierlichen Fahrerausbildung die Herausbildung sozialistischer Facharbeiterpersönlichkeiten und eine ständige Weiterqualifizierung der Meister und des ingenieurtechnischen Personals. Grundlage der Arbeit waren unter Beachtung aller staatlichen Vorgaben die Ausbildungsrichtlinien für Fahrzeugführer sowie das Unterrichtsprogramm der Gruppe Aus- und Weiterbildung.

Die Ergebnisse der Erfüllung der Aufgaben sind wie folgt darzulegen:

9.1.0. Weiterbildungsmaßnahmen

Innerbetriebliche Qualifizierungsmaßnahmen

In Realisierung der beiden Unterrichtsprogramme für die Schuljahre 1970/71 und 1971/72 wurden im Berichtszeitraum folgende Weiterbildungsmaßnahmen durchgeführt:

durchgeführte Lehrgänge	36
davon noch nicht abgeschlossene:	9
innerhalb des Unterrichtsprogramms 1971/72 noch nicht realisierte Lehrgänge:	12
Schulungsteilnehmer insgesamt:	1267
davon mit Hochschulabschluß	16
mit Fachschulabschluß	40
mit Meisterabschluß	53
mit Facharbeiterabschluß	424
ohne abgeschlossene Berufsausbildung	734

Die Hauptaufgaben konzentrierten sich dabei auf die Durchführung der Facharbeiterlehrgänge Städtischer Nahverkehr, Berufskraftfahrer, Frauensonderlehrgang zum Facharbeiter Industriekaufmann und dem Vorbereitungslehrgang zum Verkehrsmeister.

Ein weiterer Schwerpunkt stand in der Planung und Organisation der Lehrgänge zum Erwerb des Befähigungsnachweises im Arbeits-, Gesundheits- und Brandschutz sowie in der Durchführung von A- u. E-Schweißer-Lehrgängen.

Ein Nachholebedarf besteht bei der Realisierung der geplanten Lehrgänge zur Qualifizierung der Führungs- u. Leitungstätigkeit.

Bei der Organisation allgemeinbildender Lehrgänge konzentrierte sich die Tätigkeit des Sachgebiets auf Kooperationsbeziehungen

gen mit der Volkshochschule im Zusammenhang mit dem Lehrgang zum Erwerb der 3. Klasse.

Außerbetriebliche Qualifizierungsmaßnahmen

Auf dem Gebiet der außerbetrieblichen Qualifizierung gibt die nachfolgende Tabelle Aufschluß:

<u>Studium:</u>	<u>Gesamt:</u>	davon	<u>Frauen/Jugendl.:</u>	
Hochschule	24		1	10
Fachschule	46		9	19
Meisterstudium	21		-	5
Facharb.-Ausbildung	36		8	11
Vorbereitungslehrgänge	12		7	1

Diese Qualifizierungsmaßnahmen wurden in Zusammenarbeit mit den Kaderinstruktoren, der Kommission f. wissenschaftlich-technischen Nachwuchs und den staatlichen Leitern vorbereitet. Dabei erstreckt sich der Schwerpunkt der Arbeit auf die Delegationen, die Betreuung und Unterstützung sowie die Kontrolle der im Qualifizierungsprozeß stehenden Kader.

9.1.1. Fahrschulenausbildung

Vom Sachgebiet Fahrschule wurden folgende Ausbildungen realisiert:

Fahrer Ausbildung Straßenbahn

<u>Art d. Ausbildung</u>	<u>Männer</u>	<u>Frauen</u>
Neuausbildung f.d. Wagentyp MAN m. Personenbeförderung	65	6
Neuausbildung MAN u. T4D m. Personenbeförderung	81	22
Zusatzausbildung f. einweisungspflichtige Spezialwagentypen	207	46
Zusatz-Belehrung B4D	104	39
Nachbelehrungen	56	32

Fahrer Ausbildung Kfz.

<u>Art d. Ausbildung</u>	<u>Männer</u>	<u>Frauen</u>
Fahrerlaubnis Klasse 5 V	20	-
Fahrerlaubnis Klasse 5 B	16	3
Ausbildung zur Personenbeförderung	69	4
Fahrerlaubnis Klasse 4	24	4
Sonstige Ausbildungen	224	24

Rangier- u. Kassettdienst

<u>Männer</u>	<u>Frauen</u>
40	21

Von den in der Tabelle "Fahrer Ausbildung Straßenbahn" (Neuausbildung MAN) aufgeführten Kollegen und Kolleginnen wurden 66 in Abendlehrgängen geschult. Damit wurde den spezifischen Einsatzmöglichkeiten dieser Kollegen Rechnung getragen, während diese Ausbildung vom Fahrlehrerkollektiv zusätzliche Leistungen erforderten. Unter gleichen Umständen wurden 32 Kolleginnen und Kollegen zum Erwerb der Personenbeförderung ausgebildet.

Ausdruck der guten Arbeitsleistungen im Sachgebiet Fahrschule ist u.a. die niedrige Durchfallquote im Verhältnis zu dem zur Prüfung vorgestellten Personenkreis:

Ausbildung	vorgestellt	bestanden	Durchfaller
Ausbildung Straßenbahn	461	456	5
Ausbildung KOM/Obus	151	147	4

9.2. Berufsausbildung

9.2.0 Ergebnisse in der sozialistischen Erziehungs- und Bildungsarbeit

Das Kollektiv der Berufsausbildung hatte im Jahre 1971 komplizierte Aufgaben bei der Heranbildung junger Facharbeiter auf fachlichem und gesellschaftspolitischem Gebiet zu lösen. Gekennzeichnet war das Jahr 1971 durch die Vorbereitung und Durchführung des VIII. Parteitag, des IX. Parlaments der FDJ und der Wahlen zur Volkskammer und zu den Bezirkstagen. Durch die große Einsatzbereitschaft und aktive persönliche Mitarbeit jedes einzelnen konnten besonders zu Ehren des VIII. Parteitages und der Wahlen zur Volkskammer und den Bezirkstagen große Leistungen und gute Ergebnisse erzielt werden. Das drückt sich besonders in der klassenmäßigen Erziehung der Jugendfreunde aus.

Es konnten 1971

14 Kandidaten für die SED,
58 Mitglieder für die GST,

32 Mitglieder für die DSF und
16 Jugendfreunde als "Soldat
auf Zeit"

gewonnen werden.

Entsprechend den Beschlüssen des 13. Plenums des ZK der SED und des IV. GST-Kongresses wurden die Lehrlinge auf ihren Ehrendienst in der NVA vorbereitet. Die vormilitärische Ausbildung erfolgte im September in einem Ausbildungslager in Geising. In der Hundertschaft erreichten 106 Kameraden die Bedingungen für das Abzeichen "Für gute vormilitärische und techn. Kenntnisse"; das entspricht 83 % der Teilnehmerzahl. Im Gesamtverlauf konnte eingeschätzt werden, daß alle Teilnehmer durch gute Disziplin, Kollektivgeist und hohe Einsatzbereitschaft zu einer guten Erfüllung des Ausbildungsplanes beigetragen haben.

Der Lehrjahresauftrag 1970/71 wurde mit Hilfe des Berufswettbewerbes und Schülerwettbewerbes erfüllt. Im 1. Teil des Wettbewerbes wurden die gesellschaftlichen Aufgaben fixiert. Insbesondere war es notwendig, die politisch-ideologische Erziehungsarbeit aller Lehrlinge zu verbessern.

Es konnte erreicht werden, daß alle Lehrlinge am Zirkel "Junger Sozialisten" teilnahmen. Alle Koll. Lehrmeister fungierten als Zirkelleiter. Zum Abschluß des Zirkeljahres legten 57 Lehrlinge das Abzeichen "Für gutes Wissen" in Bronze sowie 55 in Silber ab.

Insgesamt wurden im BWB 1970/71 33 Wandzeitungen mit politisch-aktuellen Themen erarbeitet.

Im 2. Teil des BWB ging es um die fachliche und ökonomische Zielstellung. Zum Abschluß des Wettbewerbes wurde die Qualitätsnote von 2,5, Zeitleistung 2,6, Arbeitsweise 2,55, Arbeitsberichtsmappe 2,6, Theoretische Lehrstoffe 2,55, erreicht. Die Erfüllung der fachlichen Zielstellung spiegelt sich vor allem auch im Ergebnis der Facharbeiterprüfung 1971 positiv wider. Im Rahmen der weiteren fachlichen und ökonomischen Zielstellung ist hervorzuheben, daß die Berufsausbildung mit einem Messeexponat auf der Betriebs-, Stadt- und Bezirksmesse vertreten war.

Zum Abschluß des BWB 1970/71 konnten für gute und sehr gute Leistungen folgende Auszeichnungen vorgenommen werden:

3 Lehrlingsbrigaden erhielten eine Kollektivauszeichnung (Medaille) "Vorbildl. Lehrlingskollektiv im soz. Berufswettbewerb",

18 Jugendliche konnten mit Einzelauszeichnung (Medaille) "Für sehr gute Leistungen im soz. Berufswettbewerb" prämiert werden,

7 Lehrlingsbrigaden erhielten für gute Leistungen eine Geldprämie für Durchführung einer Kollektivveranstaltung.

Der Gesamtbetrag für genannte Auszeichnungen betrug 5.830,-- M.

Der BWB 1971/72 ist in den Lehrbereichen ordnungsgemäß angelaufen. Die Zielstellung ist die Erfüllung des Lehrjahresauftrages, dazu haben alle Lehrlingsbrigaden wertvolle Verpflichtungen abzugeben. Sämtliche Brigaden arbeiten erstmals nach dem Haushaltsbuch, dieses wird im Februar 1972 zwischenausgewertet, um ggfs. Härtefälle auszugleichen und einen Überblick über den bisherigen Stand zu bekommen.

Für die Berufsausbildung wurden im Jahr 1971 im Zeltlager Altenkirchen wiederum 3 Belegungen (2 für Lehrlinge und eine für polytechn. Schüler und Kollegen aus unserem Betrieb mit ca. 50 Jugendlichen) durchgeführt.

Die Schulung des gesamten Ausbildungspersonals fand bereits viermal im Schulungsraum Bla statt. Die Teilnahme und Mitarbeit der Kollegen kann mit sehr gut eingeschätzt werden. Der Unterricht findet jeweils am Sonnabend statt, um allen Lehrmeistern die Teilnahme zu ermöglichen. Die planmäßige Beschulung über sozialistische Erziehungswissenschaften wird auf jeden Fall für unsere Lehrmeister eine gute Hilfe zur Anleitung sein, damit wird ihre gesamte soz. Erziehungs- und Bildungsarbeit verbessert.

9.2.1. Ergebnisse der Facharbeiterprüfung 1971

Im Berichtszeitraum wurde für 67 Jugendliche die Facharbeiterprüfung 1971 durchgeführt. Dabei wurden erreicht :

20 x Prädikat " gut "	3 x Prädikat " nicht
34 x " " befriedigend "	bestanden "
9 x " " bestanden "	1 x a.d. Prüfung nicht
	teilgenommen "

Gesamtdurchschnittsnote : " befriedigend " 3

9.2.2. Planerfüllung 1971

Facharbeiterstunden - Soll 1971	=	60.068	Std.
(Lehrproduktionsplan)			
Facharbeiterstunden- Ist 1971	=	82.904	"
Übererfüllung	=	22.836	"

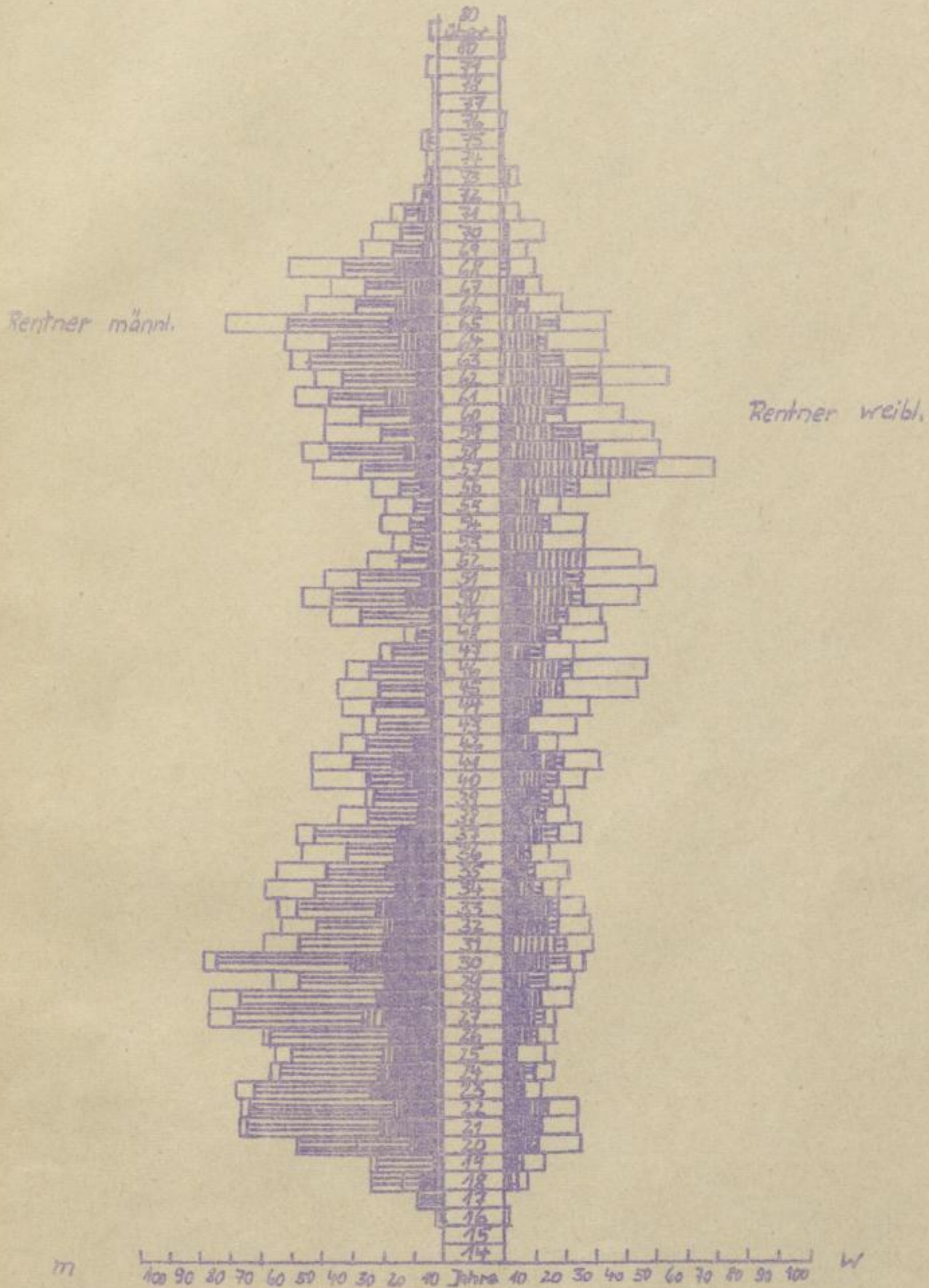
Die erhöhte Übererfüllung ist auf den vorzeitigen Einsatz von Lehrlingen in den Produktionsbereichen zurückzuführen, wie z.B.:

- Einsatz der Elektromonteur-Lehrlinge auf der Nord-Süd-Verbindung.
- Einsatz der Betriebsschlosser-Lehrlinge in den Betriebswerkstätten
- Einsatz der Lehrlinge für Städt. Nahverkehr als Rangier- und Kassettendienst
- Überholung von Türmotoren T 4 D (Bereich Polytechnik)



Altersaufgliederung der Belegschaft

Stand: 31.12.1971



Beschäftigte gesamt (Kopfzahl)	3840
davon Frauen	1483
Männer	2357

PFA - Fahrer
PBA - übrige
PHA - übrige Beschäft.



