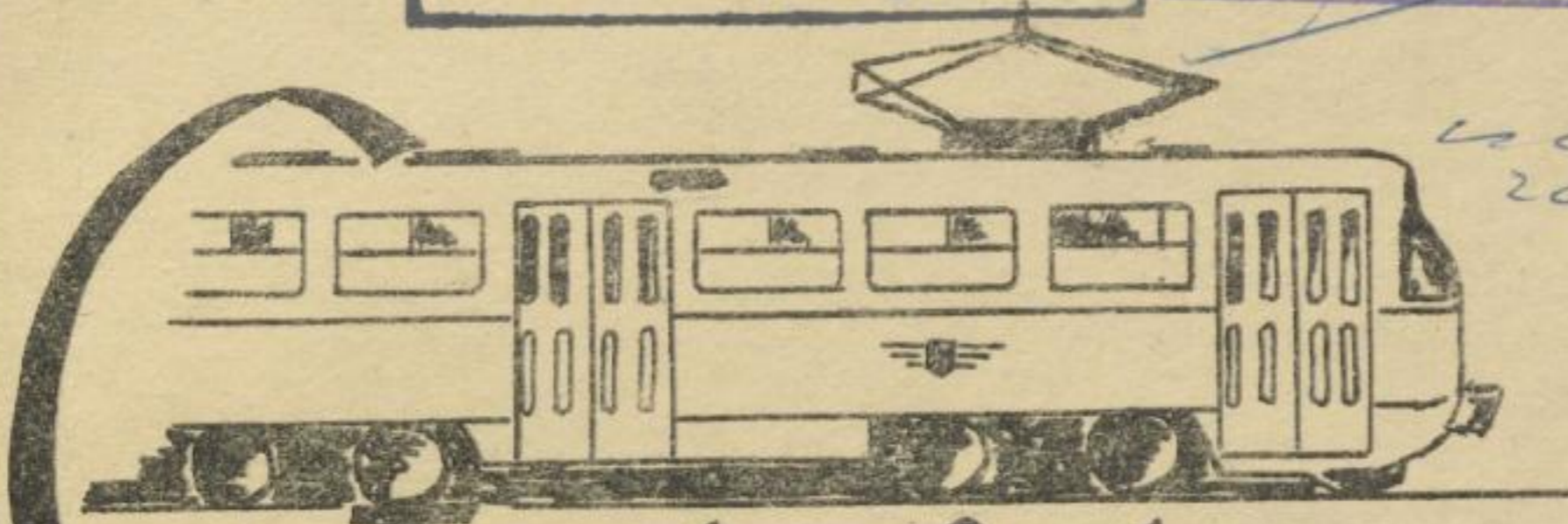


Nur für den Dienstgebrauch

Vertrauliche Dienstsache



*20.3.72*

# Geschäftsbericht

## 1972



VEB VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

Archiv

Vertrauliche Dienstsache				
Abwirts- Bereich	Lfd.-Nr.	Jahr	Ausf.-Nr.	Blatt Blatt
- 8 -		73	17	88

# Inhaltsverzeichnis

		<u>Seite</u>
1.	Gesamtentwicklung des Betriebes	
1.1.	Einschätzung der Gesamtentwicklung des Betriebes	1 - 3
1.2.	Wichtige Betriebsdaten	4 - 8
2.	Organisation der Reproduktions- und Leitungsprozesse	
2.1.	Durchführung und Ergebnisse des sozialistischen Wettbewerbes und der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit	9 - 10
2.2.	Betriebssicherheit und Unfallanalyse	11 - 14
2.3.	Durchführung der Inventuren	15 - 16
2.4.	Stand der Einführung der EDV	17 - 18
2.5.	Stand der Durchsetzung des einheitlichen Systems von Rechnungsführung u. Statistik	18 - 19
3.	Erfüllung der Verkehrsleistung	
3.1.	Erfüllung der Hauptleistung - Personenbeförderung -	
3.1.1.	Nkm und Pkm-Leistung Strab, Obus, KOM, Bergbahnen	21 - 22
3.1.2.	Leistung der Elbfähren	22
3.1.3.	Beförderte Personen	22
3.1.4.	Ökonomischer Einsatzkoeffizient	23
3.2.	Verkehrsdurchführung	24 - 27
3.3.	Tarifkontrollen	27
3.4.	Sonstige Verkehrsleistungen	
3.4.1.	Industriebahn	29
3.4.2.	Innerbetrieblicher Transport	29
3.4.3.	Rollbock Freital	30
4.	Wissenschaftlich-technischer Fortschritt	
4.1.	Wissenschaftlich-technische Probleme	31 - 33
4.2.	Abrechnung des Planes Wissenschaft und Technik	
4.2.1.	Planteil I - Forschung u. Entwicklung	33 - 34
4.2.2.	Planteil II - Verwirklichung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts	34
4.2.3.	Nutzeffekt bzw. planmäßiger Nutzen	35

	<u>Seite</u>	
4.3.	Neuererbewegung einschl. der Messe der Meister von Morgen	37 - 38
5.	Reproduktion der Arbeitskraft	
5.1.	Arbeitskräftesituation	
5.1.1.	Bestand an Arbeitskräften	39
5.1.2.	Durchgeführte Maßnahmen zur Werbung von Arbeitskräften	39 - 41
5.2.	Ausnutzung der Arbeitszeit	42
5.1.3.	Altersaufgliederung der Belegschaft	43
5.3.	Entwicklung der Arbeitsproduktivität	45
5.4.	Durchsetzung des Prinzips der materiellen Interessiertheit	
5.4.1.	Haushaltsbuch	46 - 47
5.4.2.	Bildung und Verwendung des Prämienfonds	48
5.4.3.	Lohnfonds - Durchschnittslohn	49 - 50
5.5.	Qualifizierung der Werktätigen	
5.5.1.	Innerbetriebliche Qualifizierung	50
5.5.2.	Außerbetriebliche Qualifizierung	51
5.5.3.	Fahrschulausbildung	52
5.6.	Berufsausbildung	
5.6.1.	Erfüllung des Planes der Berufsausbildung	53
5.6.2.	Bildung und Verwendung des Prämien-, Kultur- und Sozialfonds für Lehrausbildungsstätten	54
5.7.	Arbeits- und Lebensbedingungen	
5.7.1.	Arbeiterversorgung	55
5.7.2.	Gesundheits- und Sozialwesen	55 - 56
5.7.3.	Kultur und Sport	56
5.7.4.	Bildung und Verwendung des Kultur- und Sozialfonds	57
6.	Materialwirtschaft	
6.1.	Materialbeschaffung	59 - 60
6.2.	Materialbestände und Bestände an unfertigen Leistungen	
6.2.1.	Materialbestände	61 - 62
6.2.2.	Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen	62
6.3.	Lagerwirtschaft	63
6.4.	Normen und Kennziffern	63 - 64

7.	Reproduktion der Grundfonds	
7.1.	Bestand nach Grundmittelgruppen und -arten	65
7.2.	Betrieblich nicht genutzte Grundmittel	66
7.3.	Kennziffern, Aufwand und Nutzeffekt	66
7.4.	Reproduktion	
7.4.1.	Investitionsgeschehen	
7.4.1.1.	Investitionsvorbereitung	67
7.4.1.2.	Investitionsdurchführung	68 - 69
7.4.1.3.	Bildung und Verwendung des Investitionsfonds	70
7.4.3.	Bereitstellung und Instandhaltung der Grundmittel	
7.4.3.1.	Erfüllung des technischen Programms - Fahrzeuginstandhaltung -	71
7.4.3.2.	Erfüllung des technischen Programms - Verkehrsanlagen -	71 - 73
7.4.3.3.	Technischer Einsatzkoeffizient	74 - 76
8.	Ergebnis der wirtschaftlichen Tätigkeit	
8.1.	Betriebsergebnis	77
8.2.	Erlöse zu Abgabepreisen	78
8.3.	Kosten nach Kostenträgern	79
8.4.	Nichtplanbare Kostenarten	80
8.5.	Selbstkostenentwicklung	81
9.	Finanzen	
9.1.	Bilanz	83
9.2.	Nettogewinnverwendung	85
9.3.	Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen und Leistungen	86 - 87
9.4.	Finanz- u. Kassenwesen	87 - 88



## 1. Gesamtentwicklung des Betriebes

### 1.1. Einschätzung der Gesamtentwicklung des Betriebes

Das Jahr 1972 war gekennzeichnet von den hohen Anstrengungen aller Werktätigen des Betriebes zur komplexen Verbesserung des städtischen Nahverkehrs als wesentlichsten Teil der Arbeits- und Lebensbedingung der Werktätigen im Territorium der Stadt Dresden, entsprechend der Aufgabenstellung des VIII. Parteitagess der SED. Die zahlreichen Initiativen und hervorragenden Ergebnisse wurden mit der zweimaligen Verleihung der Ehrenurkunde für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb des Ministers für Verkehrswesen gewürdigt. Es kann eingeschätzt werden, daß es im Jahr 1972 gelungen ist, eine meßbare Stabilisierung und Erhöhung der Qualität der Verkehrsdurchführung, vor allen Dingen auf der Ost-West-Achse zum Neubaukomplexstandort Leuben und auf der Linie 6, zu erreichen. Damit wurde gleichzeitig ein wichtiger Abschnitt des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 6. 7. 72 realisiert.

Das Jahr 1972 trug auch im entscheidenden Maße dazu bei, Fortschritte in der Vervollkommnung der Leitungsbeziehungen und in der Erhöhung der Qualität der Leitungstätigkeit durchzusetzen. Das zeigte sich im wesentlichen an folgenden Maßnahmen:

- Einführung der Meisterbereiche im Bereich Verkehr
- Einführung der Abteilung Hauptdispatcher und des 4-Brigade-Systems zur Lenkung und Leitung des operativen Verkehrsprozesses
- zielstrebige Führung der Bewegung "Meine Hand für mein Produkt" in allen Bereichen des Betriebes.

Durch die im Jahr 1972 wirksam werdenden lohnpolitischen Maßnahmen für das Fahrpersonal und die zielstrebige Unterstützung der Partei und Staatsführung des Bezirkes und der Stadt Dresden konnte eine meßbare Stabilisierung der Arbeitskräftesituation erreicht werden. Die insgesamt positive Erfüllung der politischen und technisch-ökonomischen Aufgaben im Jahr 1972 sind Ausdruck der weiteren Festigung des Betriebskollektivs und ein guter Ausgangspunkt für das

kommende Planjahr.

Bei Straßenbahnfahrzeugen wurde der technische Einsatzkoeffizient mit durchschnittlich 102 % erfüllt. Dabei muß trotz der kumulativ positiven Erfüllung eingeschätzt werden, daß es im 1. Halbjahr 1972 dennoch Probleme in der sortimentsgerechten Fahrzeugbereitstellung gegeben hat.

Gleiches trifft auf die typengerechte Bereitstellung der KOM zu. Die geplante Nutzkilometerleistung wurde mit 96,2 % erfüllt. Eine positive Entwicklung ist bei der Erfüllung der Erlöse aus Hauptleistungen feststellbar. Die Übererfüllung dieser Kennziffer und die Übererfüllung des geplanten Nettoergebnisses mit 1.208,4 TM gestatten auch entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen eine außerplanmäßige Zuführung zum Betriebsprämienfonds.

Für Investitionen, einschließlich für materiell-technische Territorialstruktur, standen 37,3 Mio Mark zur Verfügung.

Der Investitionsplan wurde finanziell mit 96 % erfüllt. Dabei standen folgende Investmaßnahmen im Mittelpunkt:

- Beschaffung von 50 Straßenbahntriebwagen vom Typ T4D
- Beschaffung von 37 Straßenbahnbeiwagen vom Typ B4D
- Beschaffung von 17 KOM Ikarus 556 und Ikarus 66
- die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Unterwerke Bodenbacher Straße und Leuben/Klettestraße
- Beschaffung und Einsatz von 2 fahrbaren Unterwerken im Zuge der Linien 12 und 14 sowie der Linie 1
- die Fertigstellung der ersten Bungalows unseres künftigen Urlaubersentrums Alt-Schadow
- zahlreichen Einzelmaßnahmen im Rahmen der Schaffung der Voraussetzungen für T4D-Instandsetzung
- die Fertigstellung der Gleisschleife Coschütz



Weitere Fortschritte wurden erreicht in der Entwicklung der planmäßigen kollektiven Neuerertätigkeit auf der Grundlage des Planes Wissenschaft und Technik in Übereinstimmung mit den Schwerpunkten der Rationalisierungskonzeption und in der Entwicklung der MM-Bewegung.

Am 26. September 1972 begingen die Werktätigen des Betriebes auch das Jubiläum "100 Jahre Straßenbahn in Dresden".

Im Mittelpunkt standen eine zentrale Festveranstaltung im Kulturpalast, die Eröffnung einer Sonderveranstaltung im Verkehrsmuseum sowie weitere Veranstaltungen für unsere Betriebsangehörigen.

Das Hauptziel für 1973 besteht darin, eine weitere Stabilisierung des ÖPNV zu erreichen. Die 1972 geschaffenen technischen und technisch-ökonomischen Voraussetzungen müssen durch eine eindeutige Erhöhung der Qualität in allen Bereichen des Betriebes zu einer meßbaren Verbesserung des Personennahverkehrs in der Stadt Dresden führen. Grundlage dazu bildet die Durchsetzung einer qualitätsgerechten Fahrweise, die Senkung der Schäden an Fahrzeugen und Verkehrsanlagen um mindestens 20 % und die Verbesserung der Leitungs- und Informationstätigkeit vor allem bei Störungen und Havarien, auf der Grundlage der Beschlüsse der Bereichskonferenzen und der 1. Betriebskonferenz 1973.

Hauptweg zur Erreichung unserer Aufgaben im Jahr 1973 sind die sozialistische Intensivierung aller Prozesse des Betriebes, die zielgerichtete Führung der Bewegung "Meine Hand für mein Produkt" und die Entwicklung neuer Initiativen unserer Werktätigen im sozialistischen Wettbewerb in persönlichen und kollektiv-schöpferischen Plänen.

Dazu haben wir mit den Ergebnissen des Jahres 1972 eine gute Ausgangsposition.

1.2. Wichtige Betriebsdaten

	<u>1.1.1972</u>	<u>31.12.1972</u>
<u>Gleisnetz</u>		
Gleislänge	329.492 m	329.382 m
Streckenlänge	165.626 m	165.626 m
Kreuzungen	36 St.	36 St.
Abweigungen	629 St.	626 St.
Weichen	817 St.	810 St.
<u>Fahrleitung</u>		
Strab gesamt	376.420 m	376.620 m
davon Einfachaufhängung	343.800 m	339.100 m
" nachgespannte Fahrleitg.	32.720 m	37.520 m
Obus gesamt	70.800 m	61.800 m
davon Einfachaufhängung	52.700 m	51.400 m
" nachgespannte Fahrleitg.	13.100 m	10.400 m
<u>Elektrische Weichen</u>		
Strab gesamt	126 St.	129 St.
davon Rechtsstrom	121 St.	126 St.
" Einwegweichen	5 St.	3 St.
" Fernstellweichen	-	-
<u>Blockierungsvorrichtungen</u>		
	103 St.	114 St.
Obus gesamt	18 St.	18 St.
Einfahrtsweichen	7 St.	7 St.
davon Rechtsstrom	5 St.	5 St.
Ausfahrtsweichen	11 St.	11 St.
E-Weichen, elektr. beheizt	83 St.	122 St.
<u>Signalanlagen</u>		
Strab gesamt	62 St.	62 St.
davon System I	61 St.	61 St.
davon System II b	-	-
Vorsignalrelais	1 St.	1 St.
<u>Verkehrssignalanlagen</u>		
Strab (gehören zur SDS)	2 St.	3 St.

	<u>1.1.1972</u>	<u>31.12.1972</u>
<u>Kabelnetz</u>		
600 V.-Kabel	298.527 m	346.891 m
davon Strab	277.797 m	298.412 m
" Obus	20.730 m	20.730 m
20 -KV-Kabel	18.120 m	19.420 m
Rückleitorkabel	27.762 m	27.744 m
<u>Haltestellen</u>		
beleuchtete H-Säulen	54 St.	52 St.
" H-Schilder	432 St.	450 St.
" Wartehallen	200 St.	220 St.
<u>beleuchtete Verkehrsschilder</u>	24 St.	28 St.
<u>Bahnwerke</u>		
stationär	24 St.	27 St.
fahrbar	1 St.	3 St.
<u>Sprechanlagen in Fahrzeug</u>		38 St.
<u>außer Linienf.</u>		
<u>Handfunkprechgeräte</u>		28 St.

	<u>1.1.1972</u>	<u>31.12.1972</u>
<u>Wagenpark</u>		
<u>Straßenbahn</u>		
Personenfahrzeuge	804	770
davon:		
Triebwagen	413	401
darunter:		
T 4 D	183	232
davon:		
Beiwagen	391	369
darunter:		
B 4 D	52	90
<u>K O M</u>	130	137
<u>Obus</u>	58	58
davon:		
Triebwagen	28	28
davon:		
Anhänger	30	30
<u>Bergbahnen</u>	4	4
davon:		
Standseilbahn	2	2
davon:		
Schwebeseilbahn	2	2
<u>Wirtschaftsfahrzeuge</u>	129	145
davon:		
Triebwagen	46	58
davon:		
Beiwagen	83	87
Lkw	103	107
Zugmaschinen	6	6
Dieselmotoren	12	14
B-Karren u. B-Schlepper	14	15
Pkw	23	25
Kräder und Roller	27	26
fahrbare Hebezeuge	10	12
Anhänger	149	153

Linienführung

=====

<u>Straßenbahn</u>		<u>Länge in km</u>
<u>Linie</u>		
1	Cossebaude - Johannstadt	13,6
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	Leutewitz - Hellerau	17,4
9	Übigau - Kleinzschachwitz	19,0
10	Schlachthof - Tolkewitz	11,1
11	Bühlau - Plauen	14,5
12	Niedersedlitz - Coschütz	17,4
13	Leubnitz - Übigau	12,7
14	Leutewitz - Kleinzschachwitz	15,3
31	Kreischka - Niedersedlitz	9,1
E 4	Loschwitz - Radebeul-West	19,4
E 7	Wölfnitz - Industriegelände	11,5
E 13	Reick - Radebeul-Ost	16,3
	<b>Insgesamt :</b>	<u>293,4</u>
		=====

Obus

Linie 61 Willi-Ermer-Platz - Bühlau 14,0  
=====

Standseilbahn

Loschwitz - Weißer Hirsch 0,547  
=====

Schwebeseilbahn

Loschwitz - Loschwitzhöhe 0,280  
=====

Kraftomnibus

<u>Linie</u>		<u>Länge in km</u>
60	Bühlau - Weißig	3,0
70	Pennrich - Wölfnitz	4,7
71/91	Kaditz - Flughafen/Grenzstr.	16,5
72	Mockritz - Iuga	15,3
73	Leubnitz - Bhf. Heidenau	5,1
74	Riegelplatz - Altcotta	3,3
75	Leubnitz - Goppeln	3,3
76	Mockritz - Lockwitz	13,7
77	Ringverkehr Klotzsche	7,5
78	Platz der Einheit - Flughafen Klotzsche	7,5
80	Omschwitz - Klotzsche	23,8
81	Wilschdorf - Postalozziplatz	5,6
82	Schillingplatz - Altdölzschen	3,8
83	Pillnitz - Graupa	5,9
84	Schillerplatz - Rochwitz	5,9
85	Blasewitz - Lockwitz	10,3
86	Hammerweg - Heideparkstr.	4,7
87	Lockwitz - Borthen	2,1
88	Dobritz - Iuga	4,8
89	Coschütz - Freital-Burgk	2,9
90	Schillingplatz - Pesterwitz	4,7
92	Cotta - Ockerwitz	3,3
93	Bühlau - Fernsehturm	4,6
94	Johannstadt - Pirnaischer Platz	4,5
	<b>Insgesamt</b>	<u>166,8</u> =====

Kraftomnibus - Sonderlinien

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

## 2. Organisation der Reproduktions- und Leitungsprozesse

### 2.1. Durchführung und Ergebnisse des sozialistischen Wettbewerbes und der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit

Die gesamte Führung des Wettbewerbes erfolgte auf der Grundlage der Wettbewerbskonzeption des Betriebes und der darauf abgestimmten Wettbewerbsvereinbarungen der einzelnen Bereiche und Abteilungen.

Die Hauptorientierung im Wettbewerb richtete sich darauf, den Städtischen Nahverkehr, einschließlich des Arbeiter- und Berufsverkehrs, in höchster Qualität zu sichern.

Am sozialistischen Wettbewerb beteiligten sich 238 Kollektive mit 3.308 Beschäftigten.

Davon entfallen auf die einzelnen Bereiche:

Betriebsdirektor	1 Kollektiv mit	8 Beschäftigten
Verkehr	77 Kollektive mit	1.535 Beschäftigten
Fahrzeuginstandh.	82 Kollektive mit	810 Beschäftigten
Verkehrsanlagen	34 Kollektive mit	523 Beschäftigten
Entw. u. Organisation	1 Kollektiv mit	13 Beschäftigten
Kader und Bildung	30 Kollektive mit	288 Beschäftigten
Ökonomie	4 Kollektive mit	72 Beschäftigten
Rechnungsführung und Kontrolle	9 Kollektive mit	59 Beschäftigten.

Am Kampf um den Staatstitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" nahmen 104 Brigaden mit 1.891 Beschäftigten teil.

Davon:

DB Betriebsdirektor	1 Kollektiv mit	8 Beschäftigten
DB Verkehr	57 Kollektive mit	1.177 Beschäftigten
DB Fahrzeuginstandh.	15 Kollektive mit	254 Beschäftigten
DB Verkehrsanlagen	24 Kollektive mit	353 Beschäftigten
DB Entw. u. Organisation	1 Kollektiv mit	13 Beschäftigten
DB Kader und Bildung	2 Kollektive mit	15 Beschäftigten
DB Ökonomie	3 Kollektive mit	52 Beschäftigten
DB Rechnungsführung und Kontrolle	1 Kollektiv mit	19 Beschäftigten.

In den Beratungen des Betriebsdirektors, der Partei und der BGL wurden regelmäßig Auswertungen des Standes der Wettbewerbserfüllung vorgenommen. Dabei wurden an Hand der Erfahrungen und auf der Grundlage der Auswertung des 8. Bundeskongresses des FDGB sowie des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dresden vom 6. Juli 1972 konkrete Schlußfolgerungen gezogen. Diese kamen darin zum Ausdruck, daß die Wettbewerbskonzeptionen im Monat August überarbeitet wurden, um den neuen Forderungen zu entsprechen.

Das wirkte sich positiv auf die einzelnen Bereiche und Kollektive aus, in denen durch Einzel- und Kollektivaussprachen ein ständiger Überblick über den Stand der Realisierung der persönlichen und kollektiven Verpflichtungen sowie deren Erfüllung gegeben wurde.

Durch die höhere Qualität des sozialistischen Wettbewerbes im Jahre 1972, insbesondere durch die Einbeziehung in die

Leitungstätigkeit sowohl der staatlichen Leiter als auch der gesellschaftlichen Organisationen, wurde die Voraussetzung geschaffen, daß die Planergebnisse in den meisten Positionen übererfüllt wurden.

Für die guten Ergebnisse erhielt unser Betrieb 1972 2mal eine Urkunde des Ministeriums für Verkehrswesen. Dazu wurden entsprechende Geldprämien dem Betrieb überreicht.

Folgende Auszeichnungen wurden im Jahr 1972 vorgenommen:  
2 Kollegen erhielten die "Verdienstmedaille der DDR".

Die Brigade "Wilhelm Pieck" der Kfz-Werkstatt Blasewitz wurde mit der "Medaille für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb" ausgezeichnet.

1 Kollege wurde als "Verdienter Erfinder" geehrt.

116 Kolleginnen und Kollegen wurden als Aktivisten ausgezeichnet.

Auf Beschluß des Rates der Stadt Dresden wurden erstmalig anlässlich der 100-Jahr-Feier des Betriebes 25 hervorragende Fahrer mit einer Urkunde, Wimpel und Geldprämie durch den Rat der Stadt ausgezeichnet.

Den Jugendlichen werden im Produktionsprozeß immer höhere Aufgaben und Verantwortung übertragen, denen der Überwiegende Teil auch voll gerecht wird. So konnte z. B. die Jugendbrigade "Heinz Steyer" vom Ministerrat der DDR im Jahre 1972 mit dem Staatstitel "Hervorragendes Jugendkollektiv der DDR" ausgezeichnet werden.

Die sozialistische Jugendbrigade "Arthur Becker" vom Straßenbahnhof Folkewitz verpflichtete sich als erste Brigade in den Verkehrsbetrieben, die sowjetische Bassow-Methode anzuwenden. Ihrem Aufruf an alle Brigaden des Betriebes und aller anderen Nahverkehrsbetriebe folgten alle Produktionskollektive unseres Betriebes, die in ihrem Wettbewerbsprogramm für 1973 als Verpflichtung ebenfalls die Anwendung der Bassow-Methode mit aufnahmen.

Besonders aktivierend wirkte sich auf die Wettbewerbserfüllung die verstärkte Anwendung von Lob und Tadel aus. Diese wurden meist zu Arbeitsberatungen, Gruppenversammlungen oder beim "Treffpunkt Abteilungsleiter" vorgebracht. Hervorragende überdurchschnittliche Leistungen wurden durch materielle Anerkennungen gewürdigt.

Durch die zielstrebigere Wettbewerbsführung im Bereich Verkehr konnte die Quantität und Qualität der Verkehrsdurchführung weiter erhöht werden. Standen im Jahre 1971 136 Qualitätsmängeln 148 Belobigungen gegenüber, so waren es bei 226 Qualitätsmängeln 476 Belobigungen.

Es gilt, diese Form der Wettbewerbsführung auch im Jahre 1973 beizubehalten und weiter auszubauen. Schrittmacher im gesamten Wettbewerb waren die Kollektive, die um den Staatstitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" kämpften. Ihnen ist auch im Jahre 1973 größtmögliche Unterstützung zu gewähren.

In der Volkswirtschaftlichen Masseninitiative wurden im Berichtsjahr Werte in Höhe von 121.197,50 M geschaffen. Das ist eine Steigerung gegenüber 1971 um 7.300,- M. Das Solidaritätsaufkommen betrug 59.250,25 M, in Vergleich zum Vorjahr sind das 7.717,25 M mehr.



2.2. Betriebssicherheit und Unfallanalyse

Im Jahre 1972 ereigneten sich insgesamt 1.046 Bahnbetriebsunfälle. Das bedeutet eine Senkung gegenüber 1971 um 115.

Bei Personenunfällen ist jedoch eine Steigerung von 404 auf 421 = 4 % zu verzeichnen. Die schuldhaft verursachten Personenunfälle wurden von 25 auf 11 = 56 % gesenkt. Die Zahl der durch das Fahrpersonal verschuldeten BBU (185) wurden ebenfalls um 14 % gesenkt, wobei hervorzuheben ist, daß gegenüber dem Vorjahr von 38 beteiligten Kollegen des II.Arbeitsverhältnisses im Jahre 1972 nur 21 Kollegen des II.Arbeitsverhältnisses einen Unfall schuldhaft verursachten. Die Schadenssumme wurde im Jahre 1972 gegenüber 1971 um 64.000,- M gesenkt. Hierbei muß in Betracht gezogen werden, daß die Kosten der verschuldeten BBU von 92758,- M im Jahre 1971 auf 143013,- M im Jahre 1972 angestiegen sind. Allein im IV./72 betragen die Kosten 93.416,- M durch 2 schwere Zusammenstöße, die 54.000,- M verursachten. Mit dem laufenden Einsatz neuer wertintensiver T 4 D - Fahrzeuge ist auch durch Veränderung der Technik ein Ansteigen der Kosten nicht ganz zu vermeiden. Im KOM-/Obus-Sektor waren 319 Verkehrsunfälle, davon 113 schuldhaft zu verzeichnen.

Der Gesamtschaden an eigenen Fahrzeugen beträgt :

<u>durch eigenes Verschulden</u>	<u>fremdes Verschulden</u>
48.088,- M	107.913,- M
	156.001,- M

Verunglückte Personen:

I. Strab		II. KOM / Obus	
tödlich	8		0
schwer	12		5
leicht	455		82
	475		87
	===		===

Der insgesamt an Fahrzeugen des Betriebes verursachte Materialschaden stieg von 78.571 im Jahre 1971 auf 156.001,- M im Jahre 1972 an.

Verkehrsunfälle und dadurch verursachter Material- und Sachschaden sind also im KOM-Sektor im Jahre 1972 in allen Positionen besorgniserregend weiter angestiegen. Schwerpunkte der Unfallursachen im KOM-Sektor sind :

- Seitliches Verschätzen
- Nichtbeachten des Sicherheitsabstandes
- Fehlverhalten beim Wenden und Rückwärtsfahren

Bei den schuldhaft verursachten BBU ist die Spitze des Lebensalters des Fahrpersonals nach wie vor zwischen 21 - 25 Jahre.

Von 196 BBU / PU sind 56 von Frauen und 140 von Männern verursacht.

Die im Jahre 1972 verschuldeten Unfälle wurden entsprechend den gesetzlichen und betrieblichen Richtlinien ausgewertet. Es wurden 53 Kollegen für schuldhaft verursachte Unfälle materiell zur Verantwortung gezogen. Mußten im Jahre 1971 = 14 Kollegen von Fahrdienst zurückgezogen werden, so waren es 1972 = 22.

#### Überwachung durch die Fahrtechnische Inspektion

Durch die neue Gruppe Verkehrstechnik bzw. neu gebildeten Meisterbereiche wurden die Fahrer laufend schwerpunktmäßig überprüft, insbesondere die neu eingefahrenen Kollegen/innen. Bei Beanstandungen und Schwierigkeiten wurden in den Meisterbereichen und VSA alle Probleme im Kollektiv geklärt. Es fanden statt:

- 2314 einfache Überwachungen
- 322 besondere Überwachungen
- 245 Endpunktkontrollen

Die Zahl der Entgleisungen konnte von 241 im Jahre 1971 auf 155 gesenkt werden.

Nicht befriedigen können die überalterten Gleisanlagen in den Betriebshöfen ( 14 Entgleisungen Nov./Dez. 1972 allein im Bahnhof "althorstr. ").

1973 sind hier umfangreiche Gleisbauarbeiten eingeplant. Schwerpunkt der Entgleisungen:

- Nichtbeachten der Weichenstellung
- Stellen durch Folgezug

#### Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

- Bemerkenswerte BBU/PU wurden sofort in der Betriebszeitung ausgewertet
- Außergewöhnliche Unfälle wurden als Sofortmaßnahme durch Flugblätter, Mitteilung an das entsprechende Meisterbereich, ggf. mit Fotoaufnahmen, dem Fahrpersonal zur Kenntnis gegeben
- Im verstärkten Maße wurde den VSA und der Fahrschule dasselbe Material zur Verfügung gestellt
- Verstärkte Kontrolle bei Dienstunterweisungen durch den jeweiligen Meister oder Oberfahrmeister
- Das Zentrale VSA sowie alle Vorsitzenden der VSA wurden laufend (monatlich) unter Mitarbeit der Kollegen der Unfallbearbeitung und den Genossen der VP qualifiziert, was auf das gesamte Fahrpersonal ausstrahlt
- Monatliche Analysen und Statistiken, den Gruppenleitern und Meistern zur politisch-ideologischen Arbeit mit dem Fahrpersonal zur Verfügung gestellt, tragen mit dazu bei, die Qualitätsverbesserung im Wettbewerb und die Anwendung "Lob und Tadel" hilft, die Unfallziffern zu senken.

Arbeitsunfallanalyse

Bei den Arbeitsunfällen und den Ausfallstunden konnte durch zielgerichtete Arbeit eine Senkung erreicht werden.

Unfälle 1971	230			
Unfälle 1972	266	./.	14	= 5,7 %
				=====

Ausfallstunden 1971	49115			
Ausfallstunden 1972	44341	./.	4774	= 9,7 %
				=====

44341 Ausfallstunden bedeuten, täglich auf ca. 20 VBE zu verzichten. Unfallfrei arbeiteten die Bereiche 5, 324, 45, 46.

Unfallschwerpunkte

1 9 7 2		1 9 7 1	
Fehltreten	47	Wegunfälle	63
Werkzeuge	36	Fehltreten	49
Transport	29	Herab- u.	
Wegunfälle	27	Umfallen von	
Wegerverkehrsunf.	20	Gegenständen	34
Rollende Beför-		Handwerkzeug	
derungsmittel	19	u. Geräte	31
Schienengeb. Be-		Transport	15
förderungsmittel	13	Elektrische	
Holzbearbeitungs-		Ursachen	9
maschinen	8		
Zusammenstoß mit			
eigenen Fahrzeugen	7		
Kuppeln	7		

Ausfall von Arbeitskräften infolge AU täglich

Bereich Verkehr	1972	1971
	8,75	8,6
Bereich Fahrzeuginstandh.	4,6	6,1
Bereich Verkehrsanlagen	3,1	4,35
Bereich Berufsausbildung	2,2	0,93
Bereich Verwaltung	1,2	2,1
	19,85	22,08
	=====	=====

Infolge Unterlassung von Pflichten im Arbeitsschutz, die der Betrieb gem. GBA § 98 zu vertreten hat, wurden verursacht :

	1972	1971
Bereich Verkehr	29	32
Bereich Fahrzeuginstandh.	14	10
Bereich Verkehrsanlagen	14	6
Bereich Berufsausbildung	9	3
Bereich Verwaltung	4	4
	70	55
	=====	=====

In der 2. und 3. Schicht wurden registriert :

1972	82 AU	=	30,8 %
1971	88 AU	=	31,4 %

#### Hauptursachen der U laut Untersuchungsergebnisse

- Immer noch unzureichende Durchführung der Arbeitsschutzbelehrungen und damit ungenügende Einbeziehung der Werktätigen in die Beseitigung von Gefahrenquellen seitens einiger verantwortlicher Leiter ( Kontrollmaßnahmen zur Beseitigung aufgedeckter Arbeitsschutzmängel).
- Immer noch unzureichende Auswertung von AU, die durch Leichtfertigkeit zurückgebliebene Denk- und Verhaltensweisen und auch fahrlässiges Verhalten seitens einzelner Werktätiger verursacht werden.
- Ungenügende Durchsetzung der Schutzgütebestimmungen ABAO 3/1 u. ABAO 4
- Nicht rechtzeitige Beseitigung festgestellter Mängel
- Verstöße gegen Ordnung und Disziplin
- Verstöße gegen ASAO 1, § 4, Abs. h - Spielereien, Neckereien, Zänkereien usw. sind zu unterlassen.
- Unfallschwerpunkte im Unfallgeschehen sind :  
Fehlverhalten,  
Mängel in der Handhabung und Verwendung  
von Werkzeugen und  
Transportarbeiten

Die Senkung dieser Unfälle ist nur möglich, wenn alle Werktätigen des Betriebes noch aktiver im Arbeits-, Gesundheits- und Brandschutz mitarbeiten.

#### Arbeitsschutzbekleidung und Arbeitsschutzmittel

Die eingeplanten 178.000,- M wurden voll in Anspruch genommen. Den Anforderungen konnte nach vielen Jahren mengen- und qualitätsgerecht entsprochen werden, insbesondere auch hinsichtlich der Zurverfügungstellung individueller bzw. abnormaler Größen. Das bedeutet eine beachtliche Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen aller Werktätigen unseres Betriebes.

#### Schlußfolgerungen

Auch 1973 müssen die AU, die Unfallstunden und die Zuerkennung des § 98 wesentlich gesenkt werden.

Das ist nur möglich, durch Aussprachen mit allen Kollektiven über den Stand der Anwendung und Durchsetzung der Bassow-Neuererermethode, entsprechend dem Aufruf der Brigade " Artur Becker ", Straßenbahnhof Tolkewitz :

" Stündlich und täglich Verkehrsdurchführung  
ohne Unfälle und Havarien "

Im Hinblick auf den Unfallschwerpunkt - Lehrbrigaden - :

" Der Jugend unsere ganze Aufmerksamkeit, Liebe und Fürsorge und jede Unterstützung bei den Arbeitsschutzbelehrungen "

### 2.3. Durchführung der Inventuren

Auf der Grundlage der Anordnung über die Durchführung von Inventuren (GBl. Teil II Nr. 108 von 1964) zur Gewährleistung eines exakten Ausweises und der Kontrolle des Volksvermögens sowie zur Aufstellung von realen Eröffnungs- und Jahresabschlußbilanzen wurden auch im Jahre 1972 für das vom Betrieb verwaltete Volksvermögen die erforderlichen Inventuren durchgeführt.

Die Vorbereitung der Inventuren durch Aufstellen der Inventurpläne sowie Belehrung der mit der Inventur Beauftragten ist ordnungsgemäß erfolgt.

Die Inventuren einschließlich der Auswertung wurden im Vergleich zu vergangenen Jahren in einer besseren Qualität durchgeführt. Das konnte besonders durch eine verbesserte Leitungstätigkeit, ein verantwortungsbewußteres Handeln der Inventurbeauftragten und der ständig bei den Kontrollen gegebenen und auch entsprechend ausgewerteten Hinweise erreicht werden.

Es muß jedoch der Einhaltung der Inventuraufnahmetermine mehr Bedeutung beigemessen werden. Besonders im Bereich Fahrzeuginstandhaltung gab es im Jahre 1972 diesbezüglich erhebliche Schwierigkeiten.

Die ausgewiesenen Inventurdifferenzen setzen sich wie folgt zusammen:

	Mehrbestand in M	Minderbestand in M
Brennstoffe	1.022,44	2.846,61
Betriebsstoffe	5.626,50	527,29
Austauschaggregate	52.933,00	6.195,00
Übriges Material	972,77	1.654,44
<b>Insgesamt:</b>	<b>60.554,71</b>	<b>11.223,34</b>

Mit Ausnahme der Differenzen für Austauschaggregate sind die Differenzen im Verhältnis zum Materialbestand und Materialverbrauch gering. Hierin ist der Erfolg der Bemühungen, aufgetretene Differenzen weitestgehend zu klären, zu erkennen.

Die bei den Stichtagsinventuren (z. B. Zahlboxen, Fachbücher usw.) festgestellten Differenzen konnten geklärt werden.

Die Kontrolle der Inventuren erfolgte von den Beauftragten des Hauptbuchhalters über das gesetzliche Maß hinaus. Dabei wurde auch die Prüfung der Ordnung und Sicherheit in der Lager- und Bestandswirtschaft durchgeführt.

Besondere Bedeutung wurde dem nichtgängigen Material gewidmet, das jeweils zum Zeitpunkt der Inventuraufnahme gesondert in einer Liste eingetragen und der Abteilung Materialwirtschaft zur Veranlassung des Erforderlichen übergeben wurde. Nach Prüfung durch den zuständigen Fachbereich erfolgte eine Entscheidung über Verschrottung, Verkauf oder weiteren Verbleib im Lagerbestand.

Über die Fertigstellung jeder Inventur sowie über die ordnungsgemäße Auswertung wurden Abschlußprotokolle aufgestellt. Bei vorhandenen Mängeln und Differenzen wurden Auflagen zu deren Klärung und Beseitigung erteilt. Die Erfüllung wird entsprechend überwacht.

Als Schlußfolgerung für eine weitere Verbesserung in der Durchführung der Inventuren wurde festgelegt, daß von den verantwortlichen Leitern die Vorbereitung und Durchführung laufend zu kontrollieren ist, um bei auftretenden Schwierigkeiten sofort entsprechende Maßnahmen einleiten zu können. Darüber hinaus wird vom Inventurleiter zweimal jährlich vor dem Leitungskollektiv ein Bericht über den Stand der Durchführung der Inventuren gegeben.

2.4. Stand der Einführung der DVEDV-Projekt R 300 "Planung, Abrechnung und Analyse der Verkehrsleistung"

Das nach dreimonatigem Parallellauf mit der manuellen Leistungsstatistik Ende des I. Quartales 1972 abzuschließende und zur praktischen Nutzung dem Bereich Verkehr zu übergebende Projekt konnte infolge Arbeitskräftemangel für die Rücklaufprüfung der Fahrtnachweise nicht termingemäß abgeschlossen werden.

Der Parallellauf begann für Straßenbahn erst ab 1. 4. 1972 und für KOM / Obus ab 1. 9. 1972.

Der Datenverarbeitungsteilkomplex "Planung der Verkehrsleistung" wurde am 30. 4. 1972, der Datenverarbeitungsteilkomplex "Abrechnung und Analyse der Verkehrsleistung" am 30. 9. 1972 abgeschlossen, d.h., zu diesen Terminen wurde der Parallellauf beendet. Dabei wurde das Risiko eingegangen, daß der Teil "Abrechnung KOM/Obus" nur einen Monat erprobt wurde.

Infolge von Fahrplanänderungen größeren Ausmaßes und der Einführung der Meisterbereiche im Verkehr konnte die Benutzung des Plan-Magnetbandes für die Abrechnung der Verkehrsleistung (Rationalisierungsmaßnahme) nicht angewandt werden. Es mußte die Effektivfassung eingeführt werden.

Durch die erwähnten Schwierigkeiten und einige nicht exakte Einschätzungen des Ist-Zustandes und der perspektivischen Entwicklung im Verkehr durch die im Einsatzkollektiv vertretenen Praktiker aller Nahverkehrsabtriebe bei der bei der Ausarbeitung des Grob- und Feinprojektes erhöhten sich die Kosten der Programmierung.

Die Anwendung des Projektes bringt folgenden Nutzen :

- Quantitative Erweiterung und qualitative Erhöhung der Aussagekraft der Informationen über die Planung, Abrechnung und Analyse der Verkehrsleistung und Abrechnung der Laufleistung
- Verbesserung des Genauigkeitsgrades der Informationen
- Verkürzung des Zeitraumes der Bereitstellung der Informationen
- Verbesserung der Leitungstätigkeit durch Nutzung der gewonnenen Informationen
- Einsparung von Daten für Erfassung durch Speicherung auf Magnetbändern für weitere EDV-Projekte

Nachnutzung des EDV-Projektes R 300  
" Materialrechnung Kraftverkehr "

Das Teil Teilprojekt " Ermittlung des Materialverrechnungspreises " (Forschungsmittel der DR ) konnte abgeschlossen werden. Außerdem wurde ein Zuordnungsprogramm der ELN zu den im Betrieb vorhandenen Artikelnummern (22.000 Artikel) programmiert.

EDV-Projekt " Berechnung von Werkstattzeichnungen für Gleisbau "

Es wurden zwei Rechnerläufe programmiert, der 3. Rechnerlauf befindet sich noch in Bearbeitung.

EDV-Projekt "WAFÄ" (Nahverkehrsfahrplan)

Durch Rationalisierungsmaßnahmen konnte das Projektverbessert vom Nahverkehrsbetrieb Karl-Marx-Stadt nachgenutzt werden.

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

Die Durchsetzung des einheitlichen Systems von Rechnungsführung und Statistik - als einem wichtigen Leitungsinstrument - ist ein dynamischer Prozeß. Es kommt darauf an, die Qualität des Systems in Abhängigkeit vom Reproduktionsprozeß ständig weiter zu entwickeln. Auch im Jahre 1972 wurde in dieser Richtung zielstrebig weitergearbeitet.

In der Grundmittel-, Investitions-, Material- und Finanzrechnung wurden die in der Anordnung und den darauf aufbauenden Durchführungsbestimmungen sowie der Richtlinie des Ministeriums für Verkehrswesen festgelegten Grundsätze vollverwirklicht. Alle geforderten Kennziffern werden bereitgestellt.

Eine weitere Rationalisierung in der Erfassung und Aufbereitung ist in der Materialrechnung durch die Einführung der EDV möglich, deren Vorbereitung im Gange ist.

Auch in der Arbeitskräfte-Rechnung werden die Grundsätze des einheitlichen Systems durchgesetzt. Allerdings konnte die Mehrgleisigkeit in der Erfassung bis heute nicht beseitigt werden.

Die Vorbereitung der Einführung des EDV-Lohnprojektes Kraftverkehr im Jahre 1974 macht es erforderlich, gleichzeitig von der Seite der Betriebsorganisation her die Voraussetzungen zu einer rationellen und eingleisigen Arbeitsweise in der Arbeitskräfterechnung zu schaffen.

Die Erfassung der Verkehrsleistungen als Bestandteil der Leistungsrechnung wurde im II. Halbjahr 1972 auf EDV umgestellt. Dadurch konnten die Aussagekraft und die Genauigkeit erhöht werden.



Hinsichtlich der anderen Leistungen wurden für 1973 Festlegungen zur Erarbeitung einer Nomenklatur der Leistungseinheiten sowie Einführung der kombinierten Kostenstellen-Leistungsrechnung getroffen.

Die Aussagekraft der Kostenrechnung konnte durch Erweiterung um 10 Kostenstellen im Bereich Verkehrsanlagen erhöht werden. Trotzdem kann der Stand der Kostenstellenrechnung in den produzierenden Bereichen noch nicht befriedigen.

Die Konzeption für 1973 legt hier Richtung und Weg eindeutig fest.

In der Nutzensabrechnung konnten noch keine Fortschritte erzielt werden. Ihre Einführung steht im Jahre 1973 auf der Tagesordnung.

Eine weitere Qualifizierung konnte in den Gesamtübersichten und Analysen erreicht werden.

1972 wurde eine Analysenordnung erarbeitet, die ab 1. 1. 1973 zur Anwendung kommt.

An der Verbesserung des ökonomischen Informationssystems wurde auch 1972 gearbeitet.

Die Betriebsübersicht konnte in Form und Inhalt erweitert und ihre Aussagekraft verbessert werden.

Die Fachdirektoren erhielten Anfang des Jahres einen umfangreichen Kennziffern-Vergleich für die Jahre 1961 - 1970. Daraus können wertvolle Erkenntnisse gewonnen und Schlussfolgerungen gezogen werden.

Diese Kennziffern werden auch für die folgenden Jahre fortgesetzt.



3. Erfüllung der Verkehrsleistung3.1. Erfüllung der Hauptleistung - Personenbeförderung -

## 3.1.1. Nkm- und Pkm-Leistung Strab, Obus, KOM, Bergbahnen

	Nutzkilometer in Tausend			Platzkilometer in Mill		
	Plan	Ist	%	Plan	Ist	%
<u>Stadtlinienvverkehr</u>						
<u>Straßenbahn</u>						
T4D I	6.353,7	6.368,5	100,2	836,9	840,6	100,4
T4D II	5.922,1	5.792,1	97,8	779,9	764,4	98,0
sonst. Triebwg.	9.460,1	8.900,4	94,1	859,1	840,7	97,9
B4D	4.036,3	3.812,2	94,4	576,3	545,0	94,6
sonst. Beiwg.	18.215,9	16.830,1	92,4	1.837,5	1.713,5	93,3
<u>Bergbahn</u>	73,6	77,1	104,8	3,5	4,5	128,6
<u>Obus</u>						
Triebwg.	1.837,1	1.580,4	86,0	172,7	148,6	86,0
Anhänger	1.837,1	1.537,0	85,6	66,5	57,9	87,1
<u>KOM</u>						
Linienverkehr	7.854,9	7.352,5	93,6	854,4	743,4	87,0
Ersatz f. Strab	-	523,4	-	-	52,1	-
Ersatz f. Obus	-	43,1	-	-	4,4	-
angemietete KOM	-	-	-	-	-	-
Linien-Ersatzverk.	-	128,7	-	-	12,6	-
operative Verkehrsmaßnahmen	-	45,1	-	-	4,3	-
Bauvorhaben	-	735,0	-	-	72,9	-
<u>Stadtlinienvverkehr insgesamt :</u>	<u>55.590,8</u>	<u>53761,6</u>	<u>96,7</u>	<u>5.986,8</u>	<u>5.804,9</u>	<u>97,0</u>
<u>Ausflugslinienvverkehr</u>						
KOM	152,4	168,1	110,3	9,5	10,4	109,5
<u>Mietwagenverkehr</u>						
KOM	364,0	487,7	134,0	12,4	17,6	141,9
Strab	-	-	-	-	-	-
Triebwg.	25,0	27,1	108,4	2,2	1,5	68,2
Beiwagen	25,0	30,0	120,0	2,3	1,6	69,6
<u>Mietwagenverkehr insgesamt :</u>	<u>414,0</u>	<u>544,8</u>	<u>131,6</u>	<u>16,9</u>	<u>20,7</u>	<u>122,5</u>
<u>Verkehrsleistung insgesamt :</u>	<u>56.157,2</u>	<u>54474,5</u>	<u>97,0</u>	<u>6.013,2</u>	<u>5.836,0</u>	<u>97,1</u>

Die Nichterfüllung der geplanten Nutzkilometerleistung insgesamt und im Stadtlinienverkehr bringt zum Ausdruck, daß die durch Personalmangel, vor allem im I. Quartal 1972, ausgefallene Verkehrsleistung auch durch die Erfüllung in den Monaten November und Dezember nicht kompensierbar waren.

Es zeigte sich hier, daß parallel mit der Stabilisierung der Arbeitskräfte im Fahrpersonal auch ein Stabilisierung der Erfüllung der Verkehrsleistung nachweisbar ist.

### 3.1.2. Leistung der Elbfähren

Die Fähren Söbrißen, Pillnitz, Laubegast, Niederpoyritz und Pleschen waren in Betrieb.

Dem Plan von 24 AK an Schiffsführern stand ein Ist von 13,4 VEB = 55,8 % gegenüber

Trotz großer Anstrengungen des gesamten Kollektivs der Elbfähren war es nur begrenzt möglich, die gestellten Forderungen in der Personenbeförderung zu erfüllen.

Die Leistung in beförderten Personen betrug 1.468,600 = 95 %. Gegenüber dem Plan der Selbstkosten wurden bei einem Planwert von 452,5 TM 139,3 TM nicht in Anspruch genommen.

Einen Planwert in Erlösen mit 150,0 TM stand ein Ist von 122,5 TM = 81,7 % gegenüber.

### 3.1.3. Beförderte Personen

- Angaben in Tausend -

	Plan	Ist	%
Stadtlinienverkehr	314.670,9	316.977,2	100,7
Ausflugslinienv.KOM	184,4	210,3	114,0
Mietwagenverkehr Strab	66,3	104,3	157,3
Mietwagenverkehr KOM	194,6	270,0	138,7
Elbfähren	1.546,6	1.468,6	95,0
Gesamt:	316.662,8	319.030,4	100,7

3.1.4. Ökonomischer Einsatzkoeffizient

	Fahrz. Einsatz	Fahrz. Gesamt- bestand	Koeffi- zient	Fahrz. Einsatz	Fahrz. Gesamt- bestand	Koeffi- zient	Erfüllg. in %
	- Plan -			- Ist -			
Strab-TW	123,4	187,1	0,660	109,8	193,1	0,569	86,2
Strab-T4D-TW	147,8	201,0	0,735	142,5	201,7	0,706	96,1
Strab-BW	237,3	301,6	0,787	209,8	305,0	0,688	87,4
Strab-B4D	39,9	57,7	0,691	43,5	59,5	0,731	105,8
Obus-TW	22,0	28,0	0,786	20,5	28,0	0,732	93,1
Obus-Hänger	22,0	28,0	0,786	20,4	30,0	0,680	86,5
KCM	107,0	129,8	0,824	105,8	138,4	0,764	92,7
insges.TW	400,2	545,9	0,733	378,6	561,2	0,675	92,1

Die Nichterfüllung liegt - wie bereits auch im Punkt 3.1.1. begründet - am Personalmangel von Fahrern bis einschließlich III. Quartal 1972 sowie an der nicht immer sortimentsgerechten Bereitstellung der Verkehrsmittel entsprechend dem Fahrplanbedarf.

3.2. VerkehrsdurchführungJanuar

Schwierige Situationen brachte immer wieder der zahlenmäßig ungenügende Wageneinsatz. An einigen Tagen kam es zu besonders starken Ausfällen, so daß die getroffenen operativen Verschiebungen nicht ausreichten, um den Verkehrsablauf zu stabilisieren.

Im Raum Radebeul kam es zu 7 Entgleisungen mit Störzeiten bis zu 3 Stunden. Da sich Fremdkörper in den Weichen befanden, wurden die Sicherheitsorgane informiert.

Die erste Baumaßnahme wurde vom 11. 1. - 8. 3. 72 auf der Blasewitzer/Gerokstr. durchgeführt. Der Kom-Ersatzverkehr verlief ohne Schwierigkeiten.

Februar

Im Monat Februar traten keinerlei witterungsbedingte Schwierigkeiten auf.

Wegen Wagen- und Personalmangel konnte ein voller Wageneinsatz nicht immer gewährleistet werden.

Schwerpunkt in der Verkehrsabwicklung war der Raum Coschütz bedingt durch die Störanfälligkeit der Hechtwagen. Die Linie 1 wurde mit Kraftomnibussen verstärkt.

Zu starken Wagenbesetzungen zwischen Zwinglstr. und TU kam es zwischen 6.30 Uhr und 6.50 Uhr auf der Linie 61.

Die Bildung des Meisterbereiches auf Linie 11 hat sich positiv auf die Verkehrsabwicklung ausgewirkt.

März

Durch Baumaßnahmen war operativer Kom-Ersatzverkehr nicht immer möglich. Die sehr günstigen Witterungsverhältnisse, mildes Wetter, brachten eine Erhöhung des Individualverkehrs und somit eine Entlastung unserer Verkehrsmittel.

Die Gleisbaumaßnahme Blasewitzer/Gerokstr. wurde am 9. März beendet. Vom 10. 3. bis 27. 3. verkehrten die Linien 6 und 12 (Einsturz einer Giebelwand Sachsenwerk Niedersiedlitz) nur bis Klettestr. Es wurden 6 Kom-Ersatzwagen eingesetzt.

April

Am 5. April begannen im Raum Radebeul die Baumaßnahmen für den I. Bauabschnitt und damit Sperrung für den Strabverkehr zwischen Mücken und Radebeul-Best. In den Hauptverkehrszeiten wurden 28 Kom-Ersatzverkehr eingesetzt.

Durch gute Vorbereitung konnte eine gute Verkehrsabwicklung erreicht werden.

Eine weitere Verbesserung ist die Inbetriebnahme eines fahrbaren Unterwerks für den Einsatz von M4D-Zügen auf der Linie 1, zwischen Coschütz und Johanastadt.

Durch diese Maßnahme wurde eine Stabilisierung auf diesem Streckenabschnitt erreicht.

### Mai

Am 9. Mai wurde der Sommerfahrplan eingeführt. Mit dem Beginn der Urlaubsperiode konnten die Beförderungsbedürfnisse der Werktätigen zu und von den Arbeitsbereichen mit den eingesetzten Verkehrsmitteln befriedigt werden.

Auf der Großbaustelle im Raum Mickten-Radebeul wurde der erste Bauabschnitt übergeben. Die Linien 4 und 5 verkehrten wieder bis Radebeul-Ost Gleisschleife.

Durch Ersatzverkehr mit 18 KOM bis Radebeul-West war die Verkehrsabwicklung zufriedenstellend.

### Juni

Die Verkehrsdurchführung konnte infolge fehlender Arbeitskräfte nicht immer befriedigen. In den Frühverkehrsspitzen konnte die Beförderung der We ktätigen glatt abgewickelt werden, im Nachmittagsberufsverkehr kam es zu starken Wagenauslastungen besonders auf den Linien 7, 8, 11 und 61.

### Juli

Das Fahrgastaufkommen im Berufsverkehr war auf Grund der Urlaubssaison schwächer als in den vorangegangenen Monaten. Im Nachmittagsberufsverkehr kam es an verschiedenen Tagen kurzzeitig zu starken Wagenbesetzungen bei Straßenbahnen. Im Kom- und Obusverkehr traten Ausfälle wegen nicht genügender Wagenbereitstellung auf.

Im Raum Radebeul wurden die Gleisbaumaßnahmen fortgesetzt.

Das 19. Pressefest der Sächsischen Zeitung war ein politischer und kultureller Höhepunkt am 1. und 2. Juli 1972.

Eine gute Einsatzbereitschaft aller Kollegen des Bereiches Verkehr sicherte eine qualitativ hohe Verkehrsdurchführung.

### August

Die Verkehrsdurchführung konnte durch Wagenausfälle - durchschnittlich 10 Wagenzüge - nicht befriedigen. Begünstigt wurde die gesamte Verkehrsabwicklung durch die Schulferien.

Sehr günstig wirkte sich der Einsatz von Großzügen auf den Linien 2, 7 und 8 aus. Die Linie 1 hat sich durch die T4D Fahrzeuge weiter stabilisiert.

Schwerpunkt im KOM-Betrieb war die Linie 72 durch Wagen- und Personalmangel.

Die Bauarbeiten im Raum Radebeul - Coswig wurden fortgesetzt. Ab 26.8.72 wurde der KOM-Ersatzverkehr zwischen Radebeul-West und Weinböhla aufgenommen.

Zum Gelingen des 1. Zentralen Rätetreffens der Pionierorganisation trug unser Betrieb in der Verkehrsleistung entscheidend bei.

### September

Die Wiederaufnahme des Schulunterrichtes sowie das Abklingen der Urlaubssaison bewirkte eine verstärkte Beanspruchung unserer Verkehrsmittel. Vor allem kam es im Berufsverkehr zu Überfüllungen auf den Linien 6, 7, 8, 11 und 61.

Durch die große Unterstützung der Parteiorganisation und des Rates der Stadt, sowie eine hohe Einsatzbereitschaft der leitenden Mitarbeiter ermöglichten es, daß Neueinstellungen voll als Kom- und Strab-Fahrer wirksam werden konnten.

Trotz großer Anstrengungen war es nicht immer möglich, einen vollen Wageneinsatz zu garantieren.

Der Monat September stand im Zeichen der 100-Jahrfeier des Betriebes in Dresden. Auf der Festveranstaltung im Kulturpalast am 24. 9. wurden 25 verdiente Kollegen durch den Oberbürgermeister Gen. Schill ausgezeichnet.

### Oktober

Die Großbaumaßnahme Radebeul wurde am 20. 10. 72 planmäßig beendet.

Im Berufsverkehr traten sehr starke Auslastungen besonders auf den Linien 3, 4, 5, 11, 12, 14 und 61 ein.

Am 24. 10. 72 begannen die Gleisbaumaßnahmen am Schillerplatz. In den ersten Tagen traten Überfüllungen im Kom-Schienenersatzverkehr ein. Durch Information der Fahrgäste über Umfahrmöglichkeiten konnte eine Verlagerung der Verkehrsströme erreicht werden, die zu einer Auflockerung in der Auslastung des Kom-Ersatzes führten.

### November

Das Kollektiv der Abt. Hauptdispatcher nahm am 1. November seine Tätigkeit auf.

Durch Wagenschäden und Unfälle gelang es nicht immer den fahrplanmäßigen Einsatz in hoher Qualität zu erreichen.

Die Gleisbaumaßnahme Schillerplatz wurde am 20. November planmäßig beendet.

Zu größeren Verkehrsstörungen kam es am 13. November im gesamten Stadtgebiet infolge von Sturmschäden. Es machten sich Linienumleitungen erforderlich, Ersatzverkehr konnte nicht in jedem Fall gestellt werden.

Beginn der Baumaßnahmen Fetzer Str. und Kreuzwechsel Pfortenhauerstr. auf dem landwärtigen Gleis mit Fahnenbetrieb.



Dezember

Mit Beginn des Winterfahrplanes am 1. Dezember wurden auf den Linien 6, 12, 14 T4D Großzüge eingesetzt. Diese Maßnahme bewirkte eine größere Aufnahmefähigkeit und trägt zur besseren Befriedigung der Beförderungsbedürfnisse bei.

Die Linie 1 wurde auf MAN Züge umgestellt und fährt zwischen Johannstadt und Cossebaude.

Durch Wagen- und Oberleitungsschäden kam es am 4.12. zu Unregelmäßigkeiten auf den Linien 12 und 14 zwischen Fucikplatz und Leuben.

Zur Verstärkung des Weihnachtsverkehrs wurden E-Linien zusätzlich eingesetzt.

3.3. Tarifkontrollen

Für das Jahr 1972 waren lt. Plan vorgesehen  
36 VBE = 70.776 Std. mit 140.000,— M Einnahmen aus Nachlässe-  
gebühren

Im Ist waren durchschnittlich 19,5 VBE vorhanden. Diese leisteten für Tarifkontrollen 34.611 Std. = 48,90 % vom Plan. Die Einnahmen betragen 153.678,62 M = 109,77 %.

Es wurden insgesamt 32.576 Tarifverletzungen festgestellt, wovon 15.813 sofort abgeschlossen werden konnten.

Hiervon entfallen auf

- Überwachungsdienst	20.690 Feststellungen
- Betriebsangehörige	
E-Helfer	5.991 "
- Betriebsfremde	
E-Helfer	5.895 "

Auswertung der Quartale

	Plan-Std.	Ist-Std.	Plan-M	Ist-M
I/72	17.689	8.884 (49,99 %)	35.000,—	39.733,93 (113,53 %)
II/72	17.282	8.327 (48,18 %)	35.000,—	39.631,69 (113,23 %)
III/72	17.604	7.715 (43,82 %)	35.000,—	30.728,20 (87,79 %)
IV/72	18.201	9.725 (53,43 %)	35.000,—	43.584,80 (124,52 %)

Gegenüber der Ist-Stunden-Leistungen von 1971 gingen diese im Jahr 1972 um weitere 23 % zurück.

Die festgestellten Tarifverletzungen dagegen von 1971 mit 29.570 stiegen 1972 um 10,1 %.

Beim derzeitigen Personalbestand von Überwachungsdienste können Großeinsätze etc. kaum noch durchgeführt werden. Hinzu kommt noch, daß der überwiegende Teil Altersrentner sind, die in Teilbeschäftigung stehen bzw. nicht turnusmäßig arbeiten.



### 3.4. Sonstige Verkehrsleistungen

#### 3.4.1. Industriebahn

Die Industriebahn führt Verschubleistungen von Waggons der Deutschen Reichsbahn zu den Industriebetrieben im Industriegebiet Dresden-Nord durch.

Eine planmäßige, pünktliche und effektive Arbeit bildet die Voraussetzung, um die gesetzlichen Stillstandszeiten der Waggons nicht zu überschreiten und Vertragsstrafen zu vermeiden.

Für den Verschubverkehr standen 1 Diesellok und 2 Dampfspeicherloks zur Verfügung.

Im Berichtsjahr wurden von durchschnittlich 13,3 VBE (Plan 20,5 VBE) 9765 Waggons befördert, das bedeutet eine Steigerung von 3,2 % gegenüber dem Vorjahr. Darüber hinaus wurden 750 Waggons gewogen. Bei den gesamten Bahnanlagen wurden 8 Weichen und 0,5 km Gleis komplett erneuert.

Durch eine operative Dienstenteilung und gute Einsatzbereitschaft des Kollektivs sind, trotz unregelmäßiger Zuführung von Waggons durch die Deutsche Reichsbahn, keine Überschreitungen der gesetzlich festgelegten Wagenstillstandszeiten eingetreten.

#### 3.4.2. Innerbetrieblicher Transport

Der innerbetriebliche Transport wurde mit durchschnittlich 33 VBE AK durchgeführt. Insgesamt stand folgender Transportraum zur Verfügung, der auch gegenüber dem Kraftverkehrskombinat abgerechnet worden ist:

27 Lkw  
3 Zugmaschinen  
14 Anhänger

Die Ladekapazität dieser Fahrzeuge betrug 131,5 t.

Folgende Leistungen wurden erzielt und abgerechnet:

64 483 t	=	103,6 % Erfüllung
1 477 847 km	=	110,8 % Erfüllung

An Nkm wurden erbracht:	699 915
davon:	599 526 Last-km

### 3.4.3. Rollbock Freital

Ab 19. 11. 72 wurde auf Grund des Neubaus der Weißeritz-Brücke im Zuge des Baues der Poisentalsstraße der Rollbockverkehr eingestellt.

In der Perspektive ist die Fortsetzung nicht vorgesehen.

Zur Betriebsdurchführung standen 2 E-Loks sowie 3 Rollböcke zur Verfügung. Der Bestand an Loks und Rollböcken entsprach den Forderungen der BOA.

In der Zuführung und im Rücken von Waggons der Deutschen Reichsbahn durch den Rollbockverkehr nach dem VEB Freitaler Lederfabrik wurden folgende Leistungen erbracht:

I. Quartal	31 Wagen	13 x gerückt
II. "	24 "	14 x gerückt
III. "	24 "	14 x gerückt
IV. "	10 "	9 x gerückt
<hr/>		
Gesamt:	89 Wagen	50 x gerückt

Beim Wagenumschlag wurde gegenüber dem Vorjahr auf Grund der Minderzuführung nur eine Leistung von 82,4 % und beim Rücken von 84 % erreicht.

#### 4. Wissenschaftlich-technischer Fortschritt

##### 4.1. Wissenschaftlich-technische Probleme

Grundlage für eine effektive Grundfondsreproduktion des Betriebes bilden u.a. langfristig vorbereitete Untersuchungen zu betrieblichen und territorialen Komplexen. Daraus resultieren Leitlinien für eine optimale Betriebsentwicklung unter den konkreten betriebs-spezifischen Aufgaben. Zur effektiven Entscheidungsfindung wurden in der Untersuchungsphase sowohl Fachkollegen des Betriebes als auch wissenschaftliche Potenzen entsprechender Einrichtungen im Territorium einbezogen, deren Arbeitsergebnisse mit den Werk-tätigen beraten werden. Im einzelnen wurden folgende wissenschaftlich-technische Probleme bearbeitet und zum Teil einer Lösung zugeführt:

- Ermittlung der Ursachen für das Auftreten von Fahrmotorschäden, Selbstbremsern und Motorgeneratorschäden sowie Festlegung von Maßnahmen zur Behebung der erkannten Mängel.
- Schaffung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen für Verschleißmessungen an den Fahrmotoren, Getrieben und Schienenbremsen der T4D-Wagen.
- Erarbeitung eines Pflichtenheftes für einen neuen, den Erfordernissen des T4D entsprechenden, Stromabnehmers.
- Überarbeitung der Anlage 6 der BO-Strab und Entwicklung und Bau einer Radreifenmeßlehre.
- Ermittlung der Ursachen von Zahmschäden bei Straßenbahntriebwagen verschiedener Typen und Unterbreitung von Vorschlägen für geeignete Maßnahmen.
- Umgestaltung der A-Halle der Strab-Werkstatt To. zur Drehgestellwerkstatt T4D/B4D und Einführung des Taktverfahrens.
- Rekonstruktion der Radsatzwerkstatt und Umstellung auf gummi-gefederte Räder der Tatra-Wagen.
- Einsatz von neuartigen Dioden 1,2 kV mit Halbleiterwerk Stahnsdorf für EW
- Anwendung Beiseilaufhängung mit Kombinat Leipzig/Halle
- Einsatz neuer Weichenheizstäbe mit Kombinat Neuhaus
- Korrosionsschutz für Sattelisolatoren
- Verbesserung der Gs-Anlagen mit Elpro
- Untersuchung zur Einführung einer Bremssandtechnologie
- Aufbereitungsverfahren für Bremsbacken T4D (NV)
- Einsatz neuer Fahrleitungstrenner mit HAV

Im Rahmen des langfristigen Staatsplanthemas 4.11.00 erfolgte eine aktive Mitarbeit, indem im Rahmen der Vertragsforschung z.B. an die Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Themen u.a. zu folgenden Komplexen vergeben wurden:

- Überprüfung des Platzangebotes aller am ÖPNV beteiligten Verkehrsmittel
- Verbesserung der Abfertigungstechnologie
- Dispatchersystem
- Rationeller Verkehrsmiteinsatz auf den Linien 7 u. 8, 73, 83, 8

Sowohl bei der Erarbeitung der Pflichtenhefte und den Konsultationen während der Bearbeitung als auch der Auswertung der durchgeführten Untersuchungen unter Verantwortung des Bereiches Entwicklung und Organisation erfolgte eine aktive Einbeziehung der jeweiligen Betriebsbereiche und enge Zusammenarbeit mit allen an der Bearbeitung beteiligten Institutionen.

Des Weiteren wurden kurzfristige Wirtschaftsverträge zu folgenden Themenkomplexen geschlossen:

- Standortoptimierung für die Instandhaltungswerkstätten der Schienen- und Kraftfahrzeuge
- Anwendung der Baugruppentauschmethode für Strab-Fahrzeuge T4D/B4D
- Erarbeitung eines Instandhaltungszyklus für Tatra-Strabwagen
- Untersuchungen über die Möglichkeiten und Grenzen der Anwendung wissenschaftlicher Methoden der Planung und Leitung auf dem Gebiet der Fahrzeuginstandhaltung
- Ermittlung des optimalen Mechanisierungsgrades von Instandhaltungsarbeiten an den Tatra-Straßenbahnwagen
- Untersuchungen über die Vorbedingungen für die Durchsetzung des Mehrschichtbetriebes in den Strab-Werkstätten
- Ermittlung und Auswahl der zweckmäßigsten und notwendigen Hebezeuge und der Ausrüstungen für den Quer- und Längstransport der Fahrzeuge und Aggregate in den Werkstätten
- Rationalisierung der Innenreinigung von Straßenbahnwagen
- Stromversorgung von T4D-Strecken mit HfV
- Stromversorgung der Freiaufstellung von T4D mit HfV
- Überstromschalter T4D mit HfV
- Kabelbelastung von Einleiterkabel mit HfV

Weitere Schwerpunkte der wissenschaftlich-technischen Zusammenarbeit bildeten die geplanten Rückbaumaßnahmen der Straßenbahn im Raum Cossebaude und Freital. Dabei wurden betriebspezifische Probleme des geplanten Verkehrsmittelwechsels auf kollektiver Basis

erarbeitet, mit den betreffenden Organen im Territorium beraten und abgestimmt und den Bürgern der Gebiete Stetztsch, Gohlis und Cossebaude in zahlreichen Einwohnerversammlungen erläutert. Auf dem Gebiet der territorialen Verkehrsplanung erfolgte eine aktive Einflußnahme auf künftige im Zusammenhang mit der Errichtung von Wohnungsneubauten stehende Verkehrserschließungsprobleme durch permanente Zuarbeit zu den im Territorium erarbeiteten Bebauungsplänen.

#### 4.2. Abrechnung des Planes Wissenschaft und Technik

Im Verlauf des vergangenen Planjahres unterlag o.g. Führungs- und Leitungsdokument einer Reihe von Veränderungen, die darauf abzielten, den PWT

- auf die unmittelbar im Betrieb zu lösenden Hauptaufgaben zu konzentrieren, damit verbunden
- die Intensivierung des betrieblichen Reproduktionsprozesses durch Rationalisierungsvorhaben weiter voranzutreiben
- die Spontanität in der betrieblichen Neuererbewegung in eine zielgerichtete Neuerertätigkeit zu überführen sowie
- in enger Verbindung zu zentralen wissenschaftlichen Institutionen einen wissenschaftlich-technischen Vorlauf zu schaffen und somit qualitativ hochwertige Entscheidungsgrundlagen für den Betrieb zu erarbeiten.

##### 4.2.1. Planteil I - Forschung und Entwicklung

Die im Planteil I Forschung und Entwicklung verankerten Maßnahmen schlüsseln sich wie folgt auf die Bereiche auf:

Bereich	Dienstaufgaben	Neuereraufgaben	Aufgabenstellungen im wesentl. v. Fremdinstitutionen gelöst	Gesamt
Verkehr	-	-	3	3
Fahrzeug-instandh.	15	1	8	24
Verkehrsanlagen	11	2	2	15
Entw.u. Org.	9	-	-	9
Kader u. Bildung	1	-	-	1
Gesamt	36	3	13	52

Der Bearbeitungsstand per 31. 12. 72 zeigt folgendes Ergebnis:

Bereich	Bearbeitung erfolgreich abgeschl.	Bearbeitung m. negativem Ergebnis ab- geschlossen	Maßnahmen, die im Planjahr 73 fortgeführt werden	Gesamt
Verkehr	-	-	3	3
Fahrzeug- instandh.	14	7	3	24
Verkehrs- anlagen	8	3	4	15
Entw. u. Org.	4	1	4	9
Kader u. Bildung	-	-	1	1
<b>Gesamt</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>15</b>	<b>52</b>

#### 4.2.2. Plananteil II - Verwirklichung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts

Von den im Plananteil II "Verwirklichung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts" ausgewiesenen Maßnahmen entfielen auf die einzelnen Bereiche:

Bereich	Anzahl der zu bearbeitenden Maßnahmen
Verkehr	2
Fahrzeuginstandhaltung	8
Verkehrsanlagen	11
Entwicklung u. Organisation	-
Kader und Bildung	13
<b>Gesamt</b>	<b>34</b>

Von diesen Aufgaben konnte etwa ein Drittel (35,33 % = 12 Maßnahmen) erfolgreich abgeschlossen werden. 6 Maßnahmen weisen ein negatives Ergebnis auf bzw. wurden aus objektiven Gründen abgesetzt. Bei 16 Aufgaben wird die Bearbeitung 1973 planmäßig fortgesetzt. Daraus ergibt sich folgende Übersicht:

Bereich	Bearbeitung erfolgreich abgeschlossen	eingestellt bzw. nicht aufgenommen	wird 1973 fortgeführt	Gesamt
Verkehr	1	-	1	2
Fahrzeug- instandh.	4	3	1	8
Verkehrs- anlagen	6	3	2	11
Entw. u. Org.	-	-	-	-
Kader u. Bildg.	1	-	12	13
<b>Gesamt</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>34</b>



#### 4.2.3. Nutzeffekt bzw. planmäßiger Nutzen

Durch die Realisierung der im Plan Wissenschaft und Technik ausgewiesenen Maßnahmen wurde in erster Linie ein ideeller Nutzen erreicht. Speziell dabei handelt es sich um Verbesserungen der Arbeits- und Lebensbedingungen, Erhöhung des Arbeits- und Unfallschutzes sowie Entwicklung effektiverer Technologien in den Produktionsbereichen.

Durch die Fortführung von Maßnahmen im Planjahr 1973 tritt der planwirksame Nutzen erst zu einem späteren Zeitpunkt ein.



#### 4.3. Neuererbewegung einschließlich der Messe der Meister von Morgen

Im Berichtszeitraum lag der Schwerpunkt in der Neuererbewegung darin, die sozialistische Rationalisierung im Betrieb weiter durchzusetzen, die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern und zwar mit Hilfe der schöpferischen Initiative unserer Neuerer, um die uns als Nahverkehrsbetrieb von Partei und Regierung gestellten Aufgaben überzuerfüllen.

Die vorgegebene Kennziffer im ökonomischen Nutzen von 200 TM wurde auf 300 TM erhöht und den Fachbereichen für die Führung des sozialistischen Wettbewerbes aufgeschlüsselt vorgegeben. Mit der Realisierung und Benutzung von 221 Neuerervorschlägen wurde ein ökonomischer Nutzen von insgesamt

M 474.058,27

ausgewiesen, was einer Übererfüllung von ca. 58 % entspricht. Davon wurden nur M 86.827,89 aus 3 erfüllten Neuerervereinbarungen erbracht, während der größte Teil des Nutzens aus der spontanen Neuerertätigkeit resultiert.

Die Neuerer erhielten auf der gesetzlichen Grundlage in Abhängigkeit vom Nutzen und sonstigen Vorteilen eine Vergütung von M 43.754,50, die sich um weitere M 3.017,— für Aufwendungen erhöhte.

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit betrug 51,9 Tage/NV gegenüber 51,1 Tg/NV des Vorjahres.

Im Rahmen der planmäßigen, zielgerichteten und kollektiven Neuererbewegung konnten nur 3 Aufgabenkomplexe durch Abschluß von Neuerervereinbarungen zwischen dem Betriebsdirektor und Neuererkollektiven abgesichert werden, was bei kritischer Einschätzung nicht den gestellten Anforderungen zur Lösung betrieblicher Schwerpunktaufgaben genügt.

Zur weiteren Aktivierung der Neuererbewegung und verstärkter Einbeziehung unserer Werktätigen in den Leitungs- und Planungsprozeß wurde eine gesamtbetriebliche Neuererkonferenz durchgeführt.

Unter der Verantwortlichkeit des BFN wurden auf der Grundlage einer bestätigten Führungskonzeption die Vorbereitung und Durchführung der MMM-Bewegung 1972 planmäßig vorgenommen und gute Erfolge erzielt.

Zur Betriebsmesse kamen u.a. 8 Exponate mit gesellschaftspolitischen Aussagen zur sozialistischen Jugendpolitik und Anschauungsmaterialien für den polytechnischen Unterricht zur Ausstellung.

Zum Treffpunkt Werkleiter, an dem 40 Jugendliche teilnahmen, erfolgte u.a. die Auszeichnung der besten Exponate. Die Beteiligung der Jugendlichen an der MMM erhöhte sich gegenüber 1971 von nur 32 auf 43 Jugendfreunde.

Mit 3 Exponaten nahmen wir an der Stadt- und Bezirksmesse teil, wobei das Exponat "Elektronische Signalanlage" vom Bereich Verkehrsanlagen ausgezeichnet wurde.

Dies ausgezeichnete Exponat wurde auch auf der Zentralen Messe als einziges Exponat des Städtischen Nahverkehrs ausgestellt.

Die Werktätigen des Betriebes beteiligten sich mit insgesamt 293 Kolleginnen und Kollegen durch Einreichung von Neuererorschlägen an der Neuererbewegung. Darunter waren 26 Frauen und 29 Jugendliche. Positiv ist dabei einzuschätzen, daß 77,2 % Produktionsarbeiter daran beteiligt waren.

5. Reproduktion der Arbeitskraft5.1. Arbeitskräftesituation

5.1.1. Bestand an Arbeitskräften - Stand 31.12.72 (31.12.71)

	<u>Vollbeschäftigte</u>		<u>Teilbeschäftigte</u>	
Strab-Fahrer einschl. soz. Hilfe	579	( 438)	128	(159)
KOM/Obus-Fahrer einschl. soz. Hilfe	316	( 273)	15	( 16)
RKD-Strab	156	( 169)	103	(118)
RKD-Obus/KOM	21	( 15)	17	( 18)
Schiffsführer	12	( 15)	1	( 1)
Transportstelle/Industrie- bahn	49	( 45)	3	( 4)
Übrige PGA/PIA Bereich Verkehr	47	( 50)	36	( 42)
PIA Bereiche Fahrzeug- instandhaltung u. Verkehrs- anlagen	1.168	(1123)	74	( 89)
PIA Bereich Ökonomie	34	( 33)	58	( 58)
Übrige Beschäftigte	789	( 783)	189	(174)
Betreuungspersonal	154	( 137)	67	( 73)
	3.325	(3087)	691	(752)
Löhrlinge	362	( 298)	-	
	3.687	(3385)	691	(752)

5.1.2. Durchgeführte Maßnahmen zur Werbung von Arbeitskräften

Im Jahre 1972 wurden insgesamt 899 Bewerbungen bearbeitet. Davon konnten für unseren Betrieb 558 Arbeitskräfte gewonnen werden. 341 Bewerbungen mußten aus gesundheitlichen und disziplinarischen Gründen abgelehnt werden. Hinzukommen noch die täglichen Nachfragen von Bürgern wegen Arbeit, wo es aus den verschiedensten Gründen wie finanziell, Schichtdienst, Nichtunterbringung der Kinder usw. zu keiner weiteren Bearbeitung und Einstellung kam.

In den ersten Monaten des Jahres 1972 wurden mit 41 Betrieben Aussprachen geführt, um eine zeitweise Freistellung im Rahmen des Winterdienstes von bereits im 2. Arbeitsrechtsverhältnis beschäftigten Kollegen zu erreichen. Auf Grund des ungenügenden Ergebnisses erhielten 57 Betriebe durch die SED-Stadtleitung eine Auflage. Dazu wurden Werbegruppen mit jeweils einem Vertreter der SED-Stadtleitung und einem Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe gebildet.

Als Ergebnis dieser Maßnahme wurden 13 Kollegen für einen zeitweiligen Einsatz freigestellt, davon 4 Kollegen für ein Jahr im Rahmen der sozialistischen Hilfe, 1 Kollege hat ein volles Arbeitsrechtsverhältnis aufgenommen.

Anfang März 1972 wurde die Arbeitskräftewerbung im Bezirk Dresden fortgeführt. Bis Ende April 1972 wurden im Kreis Bautzen in 5 Gemeinden Sprechstunden abgehalten, auf die durch Zeitungsinserte und Werbefilme in den zuständigen Filmtheatern hingewiesen wurde.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß uns auf Grund der Werbemaßnahmen im Bezirk Dresden noch immer Bewerbungen, besonders von KKM-Fahrern, vorliegen, die noch nicht abgeschlossen werden konnten, da dem Betrieb keine Wohnungen für die Bewerber zur Verfügung stehen.

Im Monat April 1972 wurden in Zusammenarbeit mit den Kollegen des Amtes für Arbeit beim Rat der Stadt Dresden die im Jahre 1970/71 ausgeschiedenen Straßenbahnfahrer aufgesucht, um sie wieder zurückzugewinnen. Diese Aktion verlief ergebnislos.

Ein weiterer Schwerpunkt der Werbemaßnahmen im Jahre 1972 war die Werbung von Arbeitskräften auf Grund des Beschlusses der SED-Stadtleitung Dresden, ab Mai 1972 für unseren Betrieb 150 Straßenbahnfahrer und 60 KKM-Fahrer im Stadtgebiet Dresden zu werben. Dazu ist in jedem Stadtbezirk unter Leitung des Stadtbezirksbürgermeisters eine Arbeitsgruppe gebildet worden, in der jeweils ein Vertreter unseres Betriebes mitarbeitete. Diese Werbeaktion unterschied sich grundsätzlich von den bisher durchgeführten Werbemaßnahmen. Es erfolgte erstmalig eine staatliche Beauftragung.

Auf Grund dieser intensiven Werbung wurden uns 359 Arbeitskräfte zugeführt, von denen aber nur 221 Kollegen für den Fahrdienst geeignet waren.

Zur Unterbringung von Kollegen mit Wohnungsforderung wurde in Verbindung mit dem Rat der Stadt Dresden erreicht, daß wir zusätzlich einige Unterkunfts-möglichkeiten im Wohnheim der Bauarbeiter erhielten.

Durch Werbung und Vorträgen in der Techn. Universität und in der Hochschule für Verkehrswesen konnten zusätzlich in den Sommermonaten Juli und August 1972 60 Studenten als Straßenbahnfahrer ausgebildet werden.

Weiterhin war es möglich, ca. 400 Schüler für einen 3-wöchigen Ferieneinsatz zu gewinnen.

Als weitere Werbemaßnahmen wurden im Jahre 1972 durchgeführt :

- laufendes Anschreiben auf Zeitungsinserate entsprechend unseres Arbeitskräfte-Bedarfes
- einmal im Quartal Aufgabe eines Zeitungsinserates
- zweimalige Plakatierung an Litfaßsäulen
- 2 Postwurfsendungen in den Neubaugebieten der Stadt Dresden
- Aushänge in unseren Verkehrsmitteln
- einmal im Quartal Einschaltung unseres Werbefilmes in allen Lichtspieltheatern der Stadt Dresden
- 1 Schaufensterausgestaltung im Hochhaus
- in Zusammenhang mit der 100-Jahr-Feier unseres Betriebes wurde ein " Tag der offenen Tür " durchgeführt.

Die Dienstleistungen der im 2. Arbeitsrechtsverhältnis beschäftigten Straßenbahnfahrer und KOM-Fahrer werden einmal im Quartal überprüft. Die Kollegen, die längere Zeit keine Dienste mehr leisteten, werden angesprochen, ob sie bereit sind, das 2. Arbeitsrechtsverhältnis weiterhin aufrecht zu erhalten, wenn nicht, wird die Lösung desselben angestrebt.

Insgesamt kann eingeschätzt werden, daß die komplexen Werbemaßnahmen zur Stabilisierung des Arbeitskräfte-Bestandes beigetragen haben.

5.2. Ausnutzung der Arbeitszeit

Ausfallstunden durch Krankheit, gesellschaftl. Interessen und Fehlstunden je VBE

Planjahr 1971

	Krankheit		gesellschaftl. Int.		Fehlstd.		Wartezeit	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Strab-Fahrer	170,0	229,9	26,0	28,3	0,8	-	-	-
Obus-Fahrer	250,0	247,8	12,0	19,3	14,5	-	-	-
KOM-Fahrer	125,0	95,2	28,0	22,1	1,1	-	-	-
PHA - 3 Fahrz.-Inst.	150,1	142,0	40,0	37,4	7,2	0,1	0,1	0,1
PHA - 4 Verk.-Anlagen	152,4	159,9	34,1	23,3	11,1	3,5	3,5	3,5

Planjahr 1972

	Krankheit		gesellschaftl. Int.		Fehlstd.		Wartezeit		pers. Int.	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Strab-Fahrer	170,0	191,6	26,0	25,4	7,6	-	14,0	10,0	10,0	10,0
Obus-Fahrer	250,0	210,3	12,0	6,7	7,7	-	20,0	24,6	24,6	24,6
KOM-Fahrer	125,0	116,4	24,0	24,1	3,0	-	4,0	3,7	3,7	3,7
PHA - 3 Fahrz.-Inst.	145,1	130,4	15,3	23,4	6,0	0,1	2,2	9,6	9,6	9,6
PHA - 4 Verk.-Anlagen	154,3	157,0	15,8	21,9	9,7	1,4	5,0	7,4	7,4	7,4

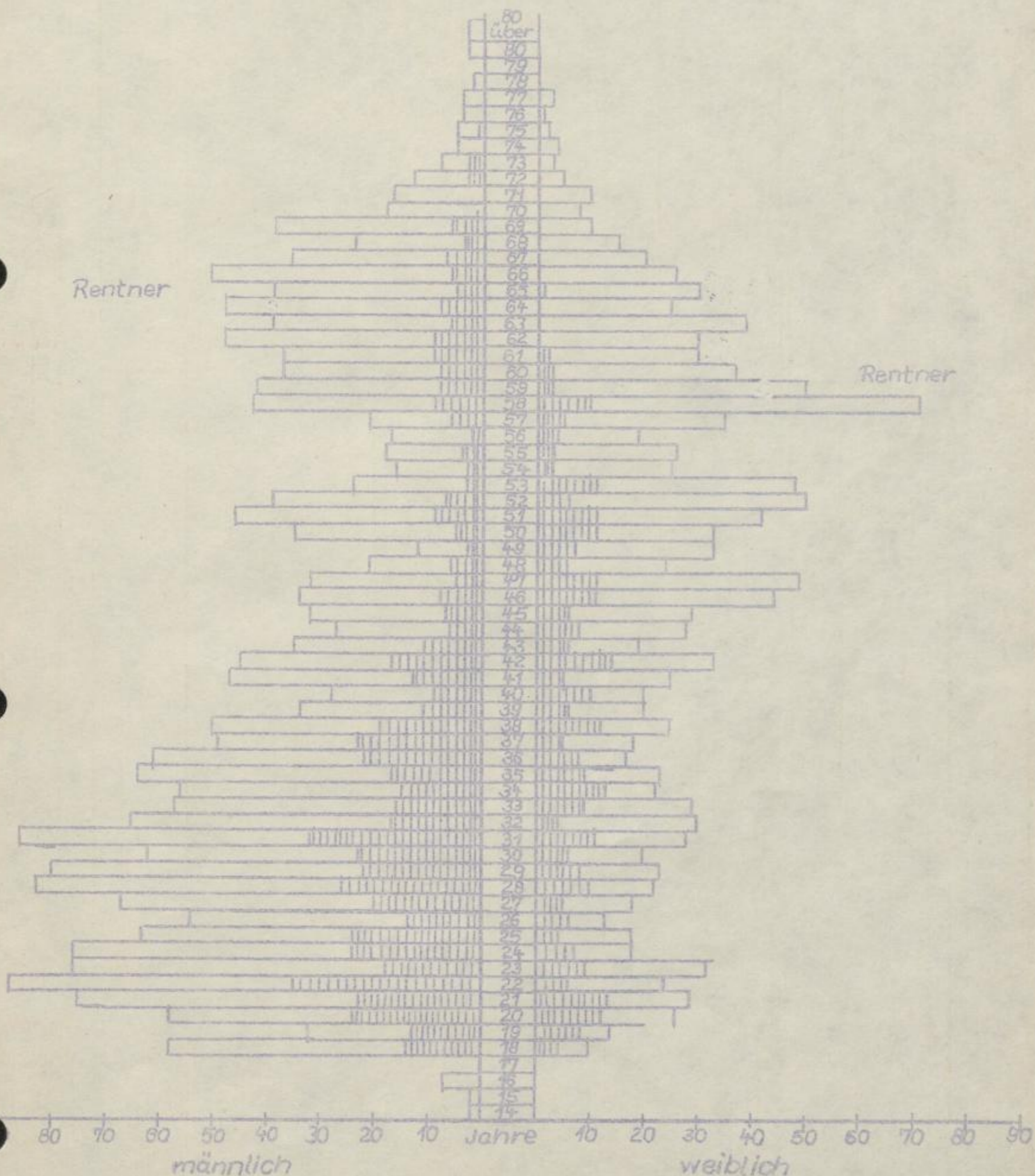
Besonders angestiegen gegenüber dem Plan sind die Ausfallstunden durch Krankheit bei Strab-Fahrern, obwohl sie im Ist niedriger liegen als im vergangenen Jahr.

In den Dienststellen und in Beratungen mit dem Medizinischen Dienst wurde eine ständige Kontrolle des Krankenstandes durchgeführt. Auch die übrigen Ausfallstunden wurden monatlich in allen Bereichen analysiert. Aus diesen Analysen wurden Schlußfolgerungen für die Senkung dieser Stunden getroffen.



5.1.3. Altersaufgliederung der Belegschaft

-Stand: 31.12.1972 -



Arbeiter u. Angestellte in Personen : 39 76  
 (ohne Arbeitskräfte aus Fremdbetrieben  
 in sozialistischer Hilfe)  
 davon Frauen : 14 79  
 Männer : 24 97

NEU P6A-fahrer



### 5.3. Entwicklung der Arbeitsproduktivität

Die Arbeitsproduktivität wurde im Jahr 1972 gegenüber dem Plan um 106,8 % gesteigert.

Der Ausweis der Arbeitsproduktivität für den Gesamtbetrieb erfolgt auf der Grundlage der Eigenleistungen der Warenproduktion zu Betriebspreisen.

Im Bereich Verkehr wurde besonders durch erhöhte Leistungen von Überstunden das vorhandene Fehl an Arbeitskräften weitgehendst ausgeglichen.

Die persönlich hohen Leistungen aller Fahrer wurden durch die ab 1. 7. 1972 durchgeführten lohnpolitischen Maßnahmen besonders stimuliert.

Vor allem im II. Halbjahr 1972 wurden von fast allen Kollektiven zusätzliche Verpflichtungen zur Erfüllung der Hauptaufgaben des Betriebes übernommen.

Auch in den technischen Bereichen Fahrzeuginstandhaltung und Verkehrsanlagen trat eine überplanmäßige Steigerung der Arbeitsproduktivität ein.

Durch Überarbeitung der Prämienlöhne konnte eine weitere Erhöhung der Leistungen in diesem Bereichen erzielt werden.

Die Mehrleistungsprämien stiegen im Bereich Fahrzeuginstandhaltung von bisher 41,3 % auf 47,7 % und im Bereich Verkehrsanlagen von 50,3 % auf 54,5 %.

Die technischen Pläne dieser Bereiche wurden trotz fehlender Arbeitskräfte übererfüllt.

Durch diese Steigerung der Produktivität wurde ein guter Vorlauf in der Wagenbereitstellung und in der Wartung und Pflege sowie bei den Großreparaturen im Bereich Verkehrsanlagen erzielt.

Damit wurden gute Voraussetzungen für den Winterverkehr 1972 / 1973 und für den Plananlauf 1973 geschaffen.

## 5.4. Durchsetzung des Prinzips der materiellen Interessiertheit

### 5.4.1. Haushaltsbuch

1972 wurde durch den Bereich Ökonomie den Linienbereichen Unterstützung bei der Einführung von Haushaltsbüchern gegeben. Es wurden in allen Bereichen erste Ergebnisse erzielt, die sich bei der Durchführung des sozialistischen Wettbewerbes positiv ausgewirkt haben. Gute Ergebnisse wurden auf dem Gebiet der Abrechnung des Energieverbrauchs erzielt. In allen Dienststellen sind in Verbindung mit dem Energetiker Haushaltsbücher dafür eingeführt und abgerechnet worden.

Die Brigaden und Meisterbereiche des KOM- und Obusverkehrs, der Bahnhofsgruppen im Strab-Verkehr, das Kollektiv der Elbfähren, der Industriebahn und der Dispatcherbrigaden arbeiten auf der Grundlage der Haushaltsbücher.

Diese sind mit den Plankennziffern abgestimmt und somit bei der Gegenüberstellung von Ist-Werten konkret abrechenbar.

Es werden insgesamt folgende Kennziffern bewertet:

- Produktivstunden je VBE
- Nkm
- Energie- und Treibstoffverbrauch
- Reparaturkosten
- Schadensumme aus verschuldeten Verkehrsunfällen
- Erlöse sowie übrige Kosten

Die monatliche Auswertung dieser Kennziffern war eine wirksame Einflußnahme auf die ökonomischen Ergebnisse der Meisterbereiche und trug maßgeblich zum positiven Betriebsergebnis bei.

Folgende ökonomische Ergebnisse wurden im Bereich Verkehr erzielt:

Reparaturkosteneinsparung:	KOM	171.253,00 M
	Obus	50.589,00 M
	Elbfähren	11.900,00 M

Fahrstrom einsparung:	Strab u.	
	Obus	164.142,00 M

Treibstoffeinsparung:		78.880,00 M.
-----------------------	--	--------------

Im Haushaltsbuch der KOM-Brigaden wurden 30.700,00 M als Prämien summe für abgegebene und runderneu-erte Reifen ausgewiesen.

Im Planjahr 1973 werden besonders im Strab-Verkehr die Kosten auf die Bahnhofsgruppen und auch auf die Meisterbereiche aufgeschlüsselt und Voraussetzungen geschaffen, um 1974 eine meisterbereichsweise Abrechnung zu sichern.

Im Bereich Fahrzeuginstandhaltung wurden Haushaltsbücher für

- Materialkosten
- Techn. Einsatzkoeffizient
- Produktivstunden
- Neuerervorschläge
- Betriebsunfälle
- Lob und Tadel

geführt.

Dies trifft besonders auf die KOM-Werkstatt Blasewitz zu, die gute Ergebnisse auf diesem Gebiet erreichen konnte. Es wird eingeschätzt, daß die anfallende Mehrarbeit beim Abrechnen des Haushaltsbuches sich lohnt, da nachweisbar ein großer erzieherischer Wert auf die ökonomische und kollektive Zusammenarbeit erreicht wurde.

Weitere Haushaltsbücher wurden für feste und flüssige Brennstoffe, für den Gasverbrauch auf dem Werkplatz Reick und für den Verbrauch von Schweißelektroden in der Weichen- und Streckenunterhaltung eingeführt.

Aus den Ergebnissen des Jahres 1972 wurde von allen Bereichen die Schlußfolgerung gezogen, weitere Haushaltsbücher im Jahr 1973 einzuführen.

#### 5.4.2. Bildung und Verwendung des Prämienfonds

Die Bildung und Verwendung des Prämienfonds erfolgte auf der Grundlage der Verordnung über die Planung, Bildung und Verwendung des Prämienfonds und des Kultur- und Sozialfonds für volkseigene Betriebe im Jahre 1972 vom 12. 1. 1972 - GBl. Teil II, Seite 49 - und der darauf aufbauenden Durchführungsbestimmungen. Die staatliche Plankennziffer zum Prämienfonds betrug

TM 1.880,0.

Die volle Zuführung war von der Erfüllung der vom übergeordneten Organ vorgegebenen Kennziffern

- Einhaltung des geplanten Kostensatzes zu Betriebspreisen u.
- Arbeitsproduktivität auf der Grundlage der Eigenleistungen (Basis Warenproduktion zu Betriebspreisen)

abhängig.

Auf Grund der Einhaltung dieser Kennziffern sowie der Übererfüllung der Hauptkennziffern

- Realisierte finanzgeplante Warenproduktion zu Abgabepreisen (100,7 %)
- Nettogewinn (109,0 %)

konnten

TM 104,9

zusätzlich zugeführt werden.

- Angaben in TM -

#### Bildung des Prämienfonds :

Bestandsvortrag am 1.1.1972		2.097,1
Zuführung gem. staatl. Kennziffer	1.880,0	
zusätzl. Zuführung aus Übererfüllung	104,9	
sonstige Zuführungen (u.a. Zuführungen vom MfV f. sozial. Wettbewerb, Zinsen)	<u>56,1</u>	<u>2.041,0</u>
		4.138,1

#### Verwendung :

Jahresendprämien für 1971	1.710,0	
Wettbewerbs- u. Leistungsprämien	335,0	
Sonstige Prämien	<u>143,1</u>	<u>2.188,1</u>
Bestand am 31.12.1972		1.950,0
		=====

## 5.4.3. Lohnfonds - Durchschnittslohn

## Gegenüberstellung des Lohnfonds 1971 zu 1972 der einzelnen Beschäftigtengruppen in T.M.

	1971		1972		Differenz 1971/72	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Prod.-Grundarb.	10.945,1	10.304,0	11.925,0	12.015,1	+ 977,7	+ 1.711,1
Jahrestreuoprämio	551,3	544,1	547,5	524,4	-	- 15,7
Prod.-Hilfsarb.	9.970,5	10.327,3	10.270,3	10.011,3	+ 299,0	+ 484,0
Jahrestreuopr.	619,9	615,3	622,0	640,0	+ 2,7	+ 30,9
Übr. Beschäftigte	7.502,2	7.437,4	7.980,0	7.909,7	+ 477,8	+ 472,3
Jahrestreuopr.	514,7	535,2	538,8	548,9	+ 24,1	+ 13,7
Lehrlinge	264,9	245,9	375,4	339,2	+ 110,5	+ 90,3
Feierabendarb., soz. Hilfe, Winter- dienst usw.	---	119,4	in Besch.-Gr. entf.	---	---	---
	30.331,6	30.131,0	32.260,4	32.793,3	+ 1.070,3	+ 2.667,2

## Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes der einzelnen Beschäftigtengruppen in M

	1971		1972		Differenz 1971/72	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Prod.-Grundarb.	0.441,0	0.334,0	9.435,0	9.171,0	+ 994,0	+ 787,0
Prod.-Hilfsarb.	7.599,0	5.483,0	6.302,0	8.661,0	+ 203,0	+ 178,0
Übr. Beschäftigte	7.128,0	7.575,0	7.369,0	7.686,0	+ 241,0	+ 311,0

Der Lohnfonds insgesamt wurde mit 547,6 TM überschritten. Diese Überschreitung ist durch das Fahrpersonal (Trab-,KOM- und Obusfahrer) und durch die Bereiche Fahrzeuginstandhaltung und Verkehrsanlagen entstanden.

Beim Fahrpersonal sind insbesondere durch die Zuführung von Arbeitskräften zusätzliche Lohnmittel für die Ausbildung dieser Kräfte benötigt worden.

In den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung und Verkehrsanlagen wurde durch außerplanmäßige Überstundenleistung eine Übererfüllung der technischen Pläne erreicht.

Die Anerkennung der Überschreitung wurde beim Rat des Bezirkes beantragt.

Bei der Entwicklung des Durchschnittslohnes ist besonders hervorzuheben, daß bei den Produktionshilfsarbeitern durch Veränderung der Prämienlohnbedingungen durch betrieblich festgelegte Maßnahmen insgesamt eine Erhöhung von M 559.-- pro VBS in Erscheinung getreten ist.

Im Plan 1973 wurden die neuen Lohnfestlegungen des Betriebes voll mit aufgenommen.

## 5.5. Qualifizierung der Werk tätigen

### 5.5.1. Innerbetriebliche Qualifizierung

#### - Statistische Ergebniseinschätzung des Besch.-Weiterbildung

Im Berichtszeitraum geplante Lehrgänge lt. Unterrichtsprogramm

32

realisierte Lehrgänge lt. Plan

32

Lehrgänge, die in Ergänzung des Unterrichtsprogrammes durchgeführt wurden

9

41

====

Im Berichtszeitraum abgeschlossene Lehrgänge

21

noch nicht abgeschlossene bzw. begonnene Lehrgänge

12

Anzahl der Lehrgangsteilnehmer

732

davon Jugendliche/Frauen

205/255

durchgeführte Unterrichtsstunden

3.630

Honorarabrechnung

35.724,70 M

Inanspruchnahme der URANIA -Kosten 1972

6.070,- M

Durch die Direktbestellung und -bezahlung einzelner Bereiche sowie durch Nutzung des URANIA -Vortragszentrums beläuft sich der Umfang der genutzten Vorträge auf 100.

#### - verb. Leinschätzung zu Arbeitsschwerpunkten

Qualifizierungsschwerpunkte im Betrieb lagen innerhalb der Ausbildung zum Facharbeiter und Meister. Sie wurden durch berufspraktischen Unterricht im Klassenverband, durch Intervallelehrgänge und durch Einbeziehung der Volkshochschule gelöst (Lehrg. Industriekaufmann, 2 x FW, 2 x Berufskraftfahrer, Meistervorbereitung).

Schlussfolgerungen für 1973 liegen in verstärkter Hospitation, der Einführung des Klassenleiterprinzips, einer verstärkten Kontrolle der Lehrgangsteilnahme, im Erfahrungsaustausch mit den Hauptdozenten und in deren Anreizung.

Zielstellung ist die allseitige Verbesserung der Unterrichtstätigkeit und Vertrags Einhaltung durch die Dozenten.



### 5.5.2. Außerbetriebliche Qualifizierung

Die Zuordnung des Teilbereiches "Außerbetriebliche Qualifizierung" zur Gruppe Kader hat sich positiv ausgewirkt. Bei allen Delegationen zur Aufnahme eines Studiums steht die komplexe Einschätzung der gesellschaftlichen Arbeit und der Perspektive des Bewerbers im Vordergrund. Diese Beurteilung und die Leistungseinschätzung sind nur in unmittelbarer Zusammenarbeit zwischen Sachbearbeiter, staatlichem Leiter und Kaderinstrukteur rationell lösbar.

Im Studienjahr 1972 beendeten 6 Direktstudenten ihr Studium, vier Studenten nahmen ein Studium an einer Fachschule auf, so daß sich mit dem Beginn des Studienjahres 1972/73 noch 30 Kollegen im Direktstudium an den Fach- bzw. Hochschulen befinden.

Das Hochschulfernstudium schlossen 2 Kollegen ab, 2 Kollegen nahmen ein Studium auf, so daß sich z. Z. noch 9 Kollegen im Hochschulstudium befinden, davon promovieren zwei Kollegen.

Im Berichtszeitraum, hier auf das Studienjahr 1972/73 bezogen, schlossen 3 Kollegen ein Fachschulfern- bzw. Abendstudium ab, 11 Kollegen nahmen ein Studium auf, so daß sich insgesamt noch 41 Kollegen, darunter 8 Frauen, im Studium befinden.

Im Meisterstudium an anderen Betriebsakademien studieren noch 11 Kollegen, 3 Kollegen schlossen 1972 das Studium ab und 2 Kollegen nahmen das Meisterstudium auf.

Zur Facharbeiterausbildung wurden 5 Kollegen, davon 3 Jugendliche, delegiert, desweiteren haben 6 Kollegen, davon 2 Jugendliche und 2 Frauen, ihre Facharbeiterausbildung abgeschlossen. Insgesamt haben 28 Kollegen, davon 17 Jugendliche und 2 Frauen, an der Facharbeiterausbildung teilgenommen.

An der Volkshochschule besucht ein Kollege die 7. und 8. Klasse, und 7 Kollegen absolvieren die 9. und 10. Klasse.

Am Vorbereitungslehrgang für das Fachschul- bzw. Meisterstudium beteiligten sich 8 Kollegen. Der Vorbereitungslehrgang zum Verkehrsmeister wurde hier nicht erfaßt!

Fachliche Sondermaßnahmen nutzen 32 Kollegen, um sich auf ihrem Fachgebiet Spezialkenntnisse zu erwerben.

5.5.3. Fahrschulausbildung- Statistische Ergebniseinschätzung des Sachgebietes Fahrschule

Art d. Ausb.	MAN		MAN u. T4D			Spez.-Wg.-Ausb. HT, Bauzug		RKD
	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	mit/ohne Pers.-B.	
Anz. d. Ausgeb.	74	5	188	5		88	21	
Belehrg. B4D	Nachbelehrg. B4D	FN-Lehrg. MAN, T4D, HT	FE Kl. 5 V	FE Kl. 5 B	FE Kl. 4	Pers.-Beförderung	Sonst. Ausb. u. Überprüfung	
9	35	17	64	19	12	130	208	

44 Kolleginnen und Kollegen haben mehrere Prüfungen nicht bestanden bzw. die Ausbildung ergebnislos abgebrochen.

- Verbaleinschätzung zu Arbeitsschwerpunkten

Im Berichtszeitraum wurde zielstrebig an der Vervollkommnung der Ausrüstung gearbeitet. Zur Zeit stehen für die fahrpraktische Ausbildung 1 T4D, 3 MAN und 1 Ikarus 66 ständig zur Verfügung. Für 1973 ist der Zugang eines T4D und eines Lkw W 50 zugesichert. Im Unterrichtsraum 2 befindet sich der KOM-Trainer im Aufbau, der Unterrichtsraum 1 wurde zur Tonfilmwiedergabe eingerichtet, und die Installation der Befragungsanlage ist abgeschlossen. Die Rekonstruktion für T4D-Ausbildung wird geplant.

Mit der Zielstellung der Qualifizierung des gesamten Ausbildungsprozesses wurden die Ausbildungspläne der Strab- und KOM-Ausbildung neu erarbeitet. Das gesamte System der Nachweisführung ist nach dem neuesten Stand verändert und eine Karteiführung aufgebaut worden. Zur didaktisch-methodischen Qualifizierung der Fahrlehrer begann eine turnusmäßige Schulung.

Im 2. Halbjahr 1972 wurden, bedingt durch die Anzahl der auszubildenden Fahrschüler, neue Wege der Lehrgangsorganisation notwendig. Darunter fällt die zeitlich konzentrierte Vermittlung des theoretischen Lehrstoffes und die fahrpraktische Ausbildung im Schichtsystem.

Neben den Kollegen des Sachgebietes Weiterbildung haben 8 Funktionäre des Bereiches Verkehr durch aus-hilfswise Tätigkeit als Fahrlehrer sozialistische Hilfe geleistet. Für den Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse 5 sind Kooperationsbeziehungen zur Fahrschule des Kraftverkehrs aufgenommen worden.

Die Anzahl der bestandenen Prüfungen zeigt, daß die Notwendigkeit der fachlich-methodischen Verbesserung der Ausbildung und damit die Veränderung der Ausbildungsqualität zu den notwendigen Schlußfolgerungen für 1973 gehört.

## 5.6. Berufsausbildung

### 5.6.1. Erfüllung des Planes der Berufsausbildung

Hauptaufgabe im Planjahr 1972 war es, die Beschlüsse des VIII. Parteitages mit aller Konsequenz bei der Erziehung und Ausbildung der Lehrlinge durchzusetzen. Dies geschah mit Hilfe des Berufswettbewerbes, an dem sämtliche Jugendfreunde teilnahmen. In den Brigaden wurde um höchste Ausbildungsergebnisse gerungen.

Um das ökonomische Denken bei den Jugendlichen zu entwickeln, ist das Haushaltbuch in den Lehrbrigaden eingeführt worden.

Mit Beginn des neuen Ausbildungsjahres wurde besonders auf die Vorbereitung der X. Weltfestspiele orientiert und damit die weitere politisch-ideologische Erziehungsarbeit der Jugendlichen ins Vordergrund gestellt.

Das Kollektiv der Erzieher nahm zum vierten Male den Kampf um den Ehrentitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" auf.

Das 60-Stunden-Programm der vormilitärischen Ausbildung wurde in Geising als Internatslehrgang absolviert. Von 177 Teilnehmern erwarben 150 Jugendfreunde das Abzeichen "Für gute vormilitärische und technische Kenntnisse".

Die Jugendlichen werden durch die Herstellung von 13 Messe-Exponaten mit der Neuererbewegung vertraut gemacht. Gleichfalls ist begonnen worden, die Bassow-Methode und die Saratow-Methode in der Berufsausbildung einzuführen.

Ein energischer Kampf wurde dem Unfallgeschehen durch einen Maßnahmenplan angesagt. Zielstellung dabei ist, die Unfallquote von 0,50 % auf 0,20 % herabzusetzen.

Der Plan der Gruppe Berufsausbildung ist wie folgt erfüllt worden:

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Facharbeiter	101.237 Std.	114.424 Std.
Betrag f. produkt. Lehrlingsleistung in der praktischen Berufsausbildung:		814.257,-- M
= Planerfüllung:		113 %
erarbeiteter Lohn insgesamt:		259.958,-- M

5.6.2. Bildung und Verwendung des Prämien-, Kultur- und Sozialfonds für Lehrausbildungsstätten - in TM -

Bildung:

Vortrag 1.1.1972	37,9	31,0
laufende Zuführung		
Zuführung aus betr. Prämienfonds	18,8	56,7
		<hr/>
		87,7

Verwendung:

Auszeichnungen im BWB	17,7	
Kultur, Sport, Vorm. Ausb., Realis. BKV u. Klub Jung. Techn.	24,1	
Lehrlingszeltlager	16,3	
Prämien f. Produkt.-Leist.	5,8	
Prämien f. Mitarb.	7,3	71,2
		<hr/>
Übertragung ins Jahr 1973:		16,5
=====		

## 5.7. Arbeits- und Lebensbedingungen

### 5.7.1. Arbeiterversorgung

#### - Werkkichenversorgung -

Die bereits 1971 eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Werkkichenessens wurden in den Küchen Tolkewitz und Blasewitz erfolgreich fortgesetzt.

Auf Beschluß der Betriebsgewerkschaftsleitung wurde das Einstandsmaterial pro Portion um M -,10 auf M 1,10 erhöht.

In Zusammenarbeit mit den gesellschaftlichen Kräften, insbesondere der Kichenkommission, der BGL und der AGL wurde eine vorausschauende bessere Arbeit der Werkkichen besonders durch Rahmenspeisepläne erreicht. Die Nachtschichtversorgung wurde über den VEB Sachsenwerk mit durchschnittlich 75 Portionen pro Nacht realisiert. Weiterhin wurden Verträge mit Fremdbetrieben abgeschlossen, um eine bessere Direktversorgung der einzelnen Dienststellen zu erreichen.

Das vorgesehene zweite Essen, entsprechend der Festlegung der Stadtverordnetenversammlung, konnte wegen fehlender Arbeitskräfte in den Küchen noch nicht realisiert werden. Entsprechende Vorbereitungen für 1973 wurden dazu getroffen.

#### - Kantinenversorgung -

Die ständig bessere Versorgung aller Betriebsangehörigen mit kalten und zubereiteten warmen Speisen und das Angebot von Handelsware konnte 1972 weiter durchgesetzt werden. Der Umsatz der Kantinen wurde um ca. 15 % gesteigert. Das Angebot in den einzelnen Kantinen wurde durch aktive Mitwirkung der Betreuungskräfte und der gesellschaftlichen Organisationen wesentlich verbessert.

#### - Operativ- und Schwerpunktversorgung -

Auch auf dem Gebiet der Operativ- und Schwerpunktversorgung konnten 1972 erhebliche Fortschritte erreicht werden. In vielfältiger Form konnten Sonderangebote durch Unterstützung des Rates der Stadt, Abt. Handel und Versorgung, erfolgen.

Besonders die Großbaustellen Radebeul und Schillerplatz konnten vorbildlich betreut werden.

### 5.7.2. Gesundheits- und Sozialwesen

Die gesundheitliche Betreuung aller Beschäftigten stand im Jahr 1972 weiter im Mittelpunkt. Die Gesundheitserziehung erfolgte über den vorgesehenen Rahmen hinaus in 10 Lehrgängen, Breitenausbildung DRK, Lehrgängen 1. Hilfe für Befähigungsnachweis sowie im Rahmen der Unterstützung des Sachgebietes an alle Bereiche bei der Analyse des Krankenstandes. Die intensive Kleinarbeit bei der Werbung für die Zusatzrentenversicherung stellte einen Schwerpunkt dar. In Verbindung mit den Leitungsmaßnahmen in allen Bereichen wurden 859 Abschlüsse = 45 % der Belegschaft mit über M 600,- Brutto monatlich erzielt.

Durch die staatlichen Leiter und die gesellschaftlichen Organisationen wird die Werbung weiterer Beschäftigter für die Zusatzrentenversicherung weiterhin durchgeführt.

Die laufende Betreuung der Kinder in den Heimen und in der Krippe wurde ohne Beanstandungen durchgeführt. Allen antragstellenden Frauen des Betriebes konnte im wesentlichen kurzfristig bei der Unterbringung der Kinder geholfen werden, wobei die Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen hinsichtlich zusätzlicher Nutzung und Austausch mit betriebsfremden Kapazitäten weiter verbessert werden.

Das Kinderferienlager und die Veteranenveranstaltung wurden planmäßig entsprechend den Festlegungen im BKV auch im Jahre 1972 durchgeführt.

### 5.7.3. Kultur und Sport

Die Gruppe Kultur wurde ab 1. 3. 73 vom Bereich Kader und Bildung in das Direktorat Ökonomie überführt. Diese Gruppe wurde besonders bei der Anleitung der Kulturgruppen und Zirkel, bei der Vorbereitung der Veranstaltung im Zusammenhang mit der 100-Jahrfeier des Betriebes tätig. Auch die Unterstützung der Brigaden bei der Ausarbeitung und Realisierung ihrer Kultur- und Bildungspläne war gut.

Es wurde begonnen, die kultur-politischen Aufgaben des Betriebes leitungs-mäßig besser durchzusetzen.

Die Gewerkschaftsbibliothek erfüllte ihre Aufgaben vorbildlich und trug wesentlich dazu bei, allen Kollektiven durch Erhöhung der Bücherausleihe die Werke der klassischen und Gegenwartsliteratur, bekanntzumachen.

Die Betriebssportkommission führte gemeinsam mit der BSG als Schwerpunktarbeit des Jahres 1972 die Vorbereitung und Durchführung des Kultur- und Sportfestes im September 1972 durch.

#### - Urlauberwesen

Durch Initiative des betrieblichen Feriendienstes konnten 1972 mehr Urlaubsplätze des FDGB und Austauschplätze im Ausland an die Belegschaft vergeben werden. Die Zuweisung von Ferienplätzen in den Interhotels wurde von der Belegschaft begrüßt. Die Vergabe der Interhotelplätze erfolgte durch die BGL. Die Urlaubsplätze im Heim Saupsdorf wurden gegenüber 1971 besser ausgelastet. Schwerpunkt der betrieblichen Urlaubsgestaltung war der Aufbau des Ferienobjektes Altschadow. Es konnten 2 Doppelbungalows der Belegschaft übergeben werden. Die Urlauber, die erstmalig ihre Ferien in Altschadow verbrachten, haben sich über diese neue Einrichtung des Betriebes mit großem Lob ausgesprochen.

Es ist vorgesehen 1973 weitere zwei Bungalows fertigzustellen. Dieses Objekt wird bis 1975 planmäßig erweitert und schafft für viele Belegschaftsangehörige noch bessere Voraussetzungen für die Gestaltung ihres Urlaubes.

5.7.4. Bildung und Verwendung des Kultur- und SozialfondsBildung des Fonds

- Angaben in TM -

	Plan	Ist
Staatliche Kennziffer	1.937,0	1.937,0
Saldo a. d. Vorjahr	15,0	15,0
sonstige Deckung	18,8	18,1
Kantinenmehrerlöse	15,0	19,4
	1.985,8	1.989,5

Verwendung des Fonds

Werkkichen	505,1	442,3
Kantinen u. Essenausgabestellen	336,3	290,9
Wohnungswesen	76,9	48,0
Erwachsenenqualifizierung	1,5	2,3
Beihilfen an Studenten	20,0	10,8
Gesundheitswesen	69,6	75,0
Beihilfen an Belegschaft	15,0	10,4
Kurzzuschüsse	1,5	1,2
Kindereinrichtungen	232,8	222,2
Kinderferienlager	77,1	59,6
Heim Saupsdorf	35,3	26,5
Zeltlager Altenkirchen	24,3	28,9
Objekt Alt-Schandow	19,9	30,9
Urlaubszuschüsse	5,0	5,0
BSG und Volkssport	66,3	64,4
GST, Kampfgruppen, Zivilverteidg.	9,0	20,3
Sportkasino Wachwitz	31,1	33,1
Kulturgruppen	56,1	59,2
Kultursaal Tolkewitz	9,9	9,9
kult. Zuwendung an Gewerkschaft	39,0	39,1
Kulturveranstaltungen	20,0	11,6
Gewerkschaftsbibliothek	51,2	48,2
Patenschaften	10,0	7,6
Theateranrechte	5,0	3,1
Frauenveranstaltungen	16,0	15,8
Veteranen	23,0	28,1
Arbeit mit den Kindern	15,0	14,7
Jugendförderung	9,0	10,0
Beitr. an Org. und Spenden	2,5	3,0
Aufwendungen KdF	3,0	1,9
Abr. Kto. Maler Franke	7,2	3,3
Nähstube Tolkewitz	7,1	6,1
Zuwendungen an Belegschaft	26,0	17,5
sonstige Verwendung	6,0	6,6
Zuschuß an AWG	10,0	10,0
Ledigenwohnheim	12,5	14,4
allgemeine Betreuung	130,6	186,0
Erfahrungsaustausche u. Delegationen	-	0,7
	1.985,8	1.868,6





## 6. Materialwirtschaft

### 6.1. Materialbeschaffung

Im 1. Halbjahr 1972 wurde in der Versorgung von Schwerpunktmaterialien für unseren Betrieb in Auswirkung der Beschlüsse des VIII. Parteitages eine merkliche Verbesserung spürbar. Dies traf besonders zu bei Arbeitsschutzkleidung und -mitteln, Starterbatterien und Autoreifen.

Es traten aber in verschiedenen Erzeugnisgruppen auch negative Erscheinungen auf.

Bei den VKM wurden die Umlaufmittel und damit die Bestände gekürzt. Das hatte zur Folge, daß entgegen den gesetzlichen Bestimmungen in der "Ordnung der Materialwirtschaft" die Bestellfristen wiederum verlängert wurden. Dadurch traten die alten Erscheinungen wieder auf, daß einmal die Qualität der Sortimente nicht gegeben war und zum anderen neue Quellen von Überplanbeständen entstanden.

Besondere Materialengpässe traten speziell auf bei Werkzeugen, Normteilen, Elektro- und Installationsmaterial, Isolierband, Lacke und Farben.

Große Versorgungslücken bestanden auch bei Kantinengeschirr und Büromöbeln. Hier wurden die Bilanzanteile für gesellschaftliche Bedarfsträger zugunsten des Bevölkerungsbedarfes auf ein Minimum reduziert. Diese Engpässe, die in jedem Jahr wieder auftreten, konnten nur durch verstärkten operativen Einsatz und Inanspruchnahme der gegenseitigen Werkshilfe sowie Einschaltung der übergeordneten Organe mit unterschiedlichen Ergebnissen beseitigt werden.

Die Versorgung mit Braunkohlenbriketts wurde auch im Berichtsjahr durch den Operativstab vorgenommen, so daß die erforderliche Winterbevorratung nur in geringem Maße möglich war.

Bei Tatra-Ersatzteilen war es trotz der hohen Bestände und persönlichen Vorsprachen im Lieferwerk nicht immer möglich, den Bedarf der Werkstätten in vollem Umfang abzudecken. In überwiegenden Fällen handelt es sich hierbei um Ersatzteile, die in den Katalogen und Jahresbestellisten nicht aufgeführt sind und demzufolge nicht bestellt wurden.

Auch die Lieferung von Ersatzteilen für den Ikarus 180/556 ist nicht ausreichend. So konnte der Bedarf an sowjetischen Achsen, Tragfedern und Faltenbälgen nicht voll gedeckt werden.

Aus dem Jahresvertrag 1972 sind noch für ca. 166 TM Positionen offen, die als dringender Bedarf im I. Quartal 1973 abgefordert werden.

Die Übersicht zeigt, daß die Ist-Bestände I. und IV. Quartal nur unwesentliche Abweichungen aufzeigen, mit Ausnahme der Erzeugnisgruppe 113 Maschinenbauerzeugnisse und Ersatzteile und dem Konto 11390 Strab-Aggregate neu.

#### Ursachen der Abweichungen

##### Erzeugnisgruppe 111

Der Richtsatzplan wurde 1972 weiter gesenkt, da auch 1971 die Versorgungslage mit festen Brennstoffen weiterhin angespannt war und mit einer Winterbevorratung nicht gerechnet werden konnte. Der durchschnittliche Überplanbestand von 30 TM basiert auf geringer Bestandshaltung im II. und III. Quartal und hat außerdem seine Ursache in überhöhten Beständen an Dieselmotorkraftstoff, der für die angemieteten KOM's erforderlich war, aber nicht eingeplant werden konnte.

##### Erzeugnisgruppe 112

Die Entwicklung ist konstant, die Abweichungen in den Quartalen ergeben sich aus den Schienenlieferungen, die von den Walzterminen abhängig sind.

##### Erzeugnisgruppe 113

Der durchschnittliche Bestand ist vom I. bis zum IV. Quartal um knapp 1000 TM angestiegen. Davon entfallen für 559 TM Vorauslieferungen an Erdkabel, die zur Sicherung der Stromversorgung für das Tatra-Programm vom Kabelwerk abgenommen werden mußten.

Der Betrag ist durch Sonderkredit finanziert. Außerdem lief bis 31.7.72 zur Finanzierung der Überplanbestände an Tatra-Ersatzteilen ein Sonderkredit von 500 TM, der bis 31.12. um 335 TM erhöht wurde. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, daß der monatliche Durchschnittsverbrauch durch eine Arbeitsgruppe des Bereiches 3 für das Jahr 1972 mit 200 TM eingeschätzt wurde.

Zur Sicherung der Durchführung des Reparaturprogrammes mußten die Lieferverträge auf diese Bedarfseinschätzung abgestimmt werden. Der tatsächliche Verbrauch beläuft sich jedoch nur auf 117 TM im monatlichen Durchschnitt, während der geplante  $\phi$ -Verbrauch bei 200 TM liegt. Daraus ergibt sich ein Minderverbrauch von 996 TM im Jahre 1972.

Durch intensive Angebotstätigkeit konnten für ca. 160 TM Tatra-Ersatzteile an Verkehrsbetriebe und das Lieferwerk verkauft werden.

##### Erzeugnisgruppe 114

Ein Kredit über 70 TM für Streusalz lief am 31.12. ab. Durch Ausbleiben des Winterwetters sind noch Bestände an Streusalz in Höhe von 70 TM vorhanden, die in den Richtsatzplan 1973 aufgenommen werden müssen.

6.2. Materialbestände und Bestände an unfertigen Leistungen6.2.1. Materialbestände

Erz. Gruppe	- in TM -							
	I. Quartal		II. Quartal		III. Quartal		IV. Quartal	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
111 Brennst., Treibst.	81	101	73	105	101	144	101	107
112 Schwarz-u. NE-Met. Guß u. Schienen	3219	3540	3734	3671	3545	3570	3453	3568
113 Maschinenbauers.	5399	5817	5589	6472	5667	6416	5407	6893
114 Chem. Erzeugn.	433	591	393	657	393	560	413	440
115 Baumaterial	629	579	624	575	559	620	547	586
116 Bekleidung	274	233	264	224	294	300	264	221
118 Kulturwaren	16	17	16	17	16	15	16	17
Kto. 16 Handelsware	12	8	24	9	10	10	10	5
Kto. 18 Störreserve	134	130	134	129	134	134	134	135
<b>Gesamtmaterial</b>	<b>10247</b>	<b>11007</b>	<b>10851</b>	<b>11859</b>	<b>10719</b>	<b>11769</b>	<b>10345</b>	<b>11882</b>
11390 Strab-Aggr. neu		231		121		185		450
11391 Kfz.-Aggr. neu		91		58		44		43
11392 Strab-Aggr. reg.		909		926		935		827
11393 Kfz.-Aggr. reg.	1514	260	1514	275	1514	275	1514	276
Kto. 117 B-Lager	-	170	-	170	-	170	-	207
	11711	12668	12365	13409	12233	13378	11959	13685

Nach Ermittlung von Vorratsnormen im Baumaterial wurde Bestandsbereinigung in Schnittholz und Betonplatten vorgenommen. Dadurch war es möglich, den Richtsatzplan im 2. Halbjahr um 70 TM zu senken. Der Überplanbestand von 39 TM im IV. Quartal entstand durch Holzschwellen, die durch Änderung des Bauprogramms nicht planmäßig eingebaut wurden.

#### Erz.-Gruppe 116

Die Abweichungen haben ihre Ursache in den unvorhergesehenen Lieferungen an Dienstbekleidung, die als Nebenproduktion gefertigt wird. Im Berichtsjahr lagen die Liefertermine sehr günstig, so daß die Zeiträume bis zur Bekleidungsabgabe kürzer waren.

#### Konten 11390 - 93

Der durchschnittliche Unterplanbestand bei Baugruppen von 78 TM bis zum III. Quartal steht im Zusammenhang mit der Kostenüberschreitung des Bereiches Fahrzeuginstandhaltung. Nach Regulierung dieser Kosten stiegen die Bestände im IV. Quartal um 150 TM und liegen mit 82 TM über dem Plan.

Die Überplanbestände in den Betriebswerkstätten von 200 TM sind unreal. Eine gründliche Bestandsbereinigung dieser Läger und Festlegung der Bestandsnormen nach dem Reparaturprogramm ist erforderlich und wird 1973 durchgeführt.

#### 6.2.2. Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Leistungen

##### Bereich Fahrzeuginstandhaltung und übrige Bereiche

	Planbestand	Istbestand	Abweichung
		- in TM -	
Industrielleistg.			
Investitionen K.Tr.411	110,0	63,3	- 46,7
Übr.Ind.Lstg. K.Tr.412	25,0	45,1	+ 20,1
Bauleistungen			
Investitionen K.Tr.421	-	-	-
Übr.Bauleistg.K.Tr.422	-	-	-
Anf.v.Lagermat. K.Tr.471	125,0	155,8	+ 30,8
Rep.v.Lagermat. K.Tr.472	20,0	42,7	+ 22,7
<b>Insgesamt:</b>	<b>280,0</b>	<b>306,9</b>	<b>+ 73,6</b> <b>- 46,7</b>

##### Bereich Verkehrsanlagen

	Planbestand	Istbestand	Abweichung
Industrielleistg.			
Investitionen K.Tr.411	100,0	39,3	- 60,7
Übr.Ind.Lstg. K.Tr.412	540,0	214,7	- 325,3
Bauleistungen			
Investitionen K.Tr.421	50,0	197,2	+ 147,2
Übr.Bauleistg.K.Tr.422	20,0	19,4	- 0,6
Anf.v.Lagermat. K.Tr.471	40,0	50,3	+ 10,3
Rep.v.Lagermat. K.Tr.472	3,0	0,5	- 2,5
<b>Insgesamt:</b>	<b>753,0</b>	<b>521,4</b>	<b>+ 157,5</b> <b>- 389,1</b>

### 6.3. Lagerwirtschaft

Die Leitungstätigkeit für die Lagerwirtschaft wurde beeinträchtigt durch die ständige Unterbesetzung im Hauptlager Tolkewitz und den hohen Anteil zusätzlicher Arbeiten. Dies erforderte verstärkte Unterstützung bei der Lösung von Leitungsaufgaben.

Die Anleitung der übrigen Materiallager erfolgte durch den Abteilungsleiter in den Lagern, wo die ausstehenden Fragen behandelt und Hinweise zur Verbesserung der Lagerung, Ausrüstung und Organisation gegeben wurden. Den Lagerleitern wurden die Erfahrungen des Hauptlagers, besonders mit der Einführung moderner Lagertechnik, übermittelt. Durch die Zersplitterung unserer Materiallager ist nach wie vor der manuelle Anteil der Arbeiten noch sehr hoch. Eine Verbesserung der Lagerübersicht und damit -ordnung muß jedoch auch in den kleineren Lagern durch schrittweise Anschaffung von Stapelrahmen und Sichtbehältern erreicht werden. In den gemeinsamen Beratungen mit den Lagerleitern wurden neben Vorschlägen für eine neue Lagerordnung auch Vorschläge zur Ausarbeitung eines neuen Artikelkataloges unter Einbeziehung der Gruppe Datenverarbeitung unterbreitet und Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgruppe erklärt.

### 6.4. Normen und Kennziffern

Mit Beginn des Jahres wurde die Erarbeitung von Vorratsnormen für Materialbestände nach einem festgelegten Terminplan begonnen.

Die Vorratsnormen wurden, ausgehend von den errechneten Einzelnormen, zu Gruppennormen nach 5-Steller der ELN zusammengefaßt und zu Registern verdichtet, so daß die Kontrolle der Einhaltung an Hand der monatlichen Materialberichterstattung möglich ist. Im Zeitraum von Januar - Dezember 1972 wurden Vorratsnormen für folgende Materialgruppen ermittelt:

	Vorratsnormwert	Vorratsnormtage
Reg.00 feste u. flüss.Brennst.	96 TM	76
01 Schwarzmetall	265 TM	118
02 NE-Metall	99 TM	97
05 Baumaterial	399 TM	172
07 Wälzlager	30 TM	159
11 Guß- u.Schmiedestücke	900 TM	214
12 Reifen	126 TM	45
13 sonst. Guß	90 TM	268
18 Holz, Papier	92 TM	114

Im Ergebnis der Bestandsnormierung konnte der Richtsatzplan 1972 im 2. Halbjahr in 4 Positionen gesenkt werden:

Reg. 01	um	125 TM
02	um	31 TM
13	um	5 TM
05	um	57 TM.

Gleichzeitig war es möglich, durch Reduzierung der Aufträge, Verkauf nichtgängigen Materials, bzw. Verschrottung die Bestände bis 31. 12. 72 an die neuen Richtsatzwerte heranzubringen.

Dem Kraftverkehrskombinat wurden folgende Bilanzanteile zurückgegeben:

ELN-Nr.

---

121 00 000	Schwarzmetall	195,0 t
122 00 000	NE-Metall	9,5 t
124 11 000	Lamellenguß	59,0 t

---

Außerdem erfolgte die Rückgabe von 20 m<sup>3</sup> Nadel-schnittholz und 66 m<sup>3</sup> Laub-schnittholz.

## 2. Reproduktion der Grundfonds

## 2.1. Bestand nach Grundmittelgruppen und -arten

	Bestand am 1.1.72		Zugänge		Abgänge		Bestand per 31.12.72	
	Gesamt	dav. mTF	Gesamt	dav. mTF	Ges.	dav. mTF	Gesamt	dav. mTF
0130 Gebäude	53.198	3.998	632	376	359	-	53.471	4.374
0131 Bauliche Anlagen	121.618	113.722	1.394	1.375	959	831	122.053	114.266
0132 Kraftmaschinen u. -anlagen	38.019	35.567	5.571	5.528	374	371	43.216	40.724
0134 Arbeits- u. Werkzeugmaschinen	7.319	-	198	-	182	-	7.335	-
0135 Werkzeuge, Vorrichtungen, Modelle	1.298	-	16	-	62	-	1.252	-
0136 Hebezeuge, Förderm.	3.833	-	335	-	38	-	4.130	-
0137 Fahrzeuge	128.672	129	26.369	-	10.529	8	144.512	121
0138 Meß-, Prüf- u. Laborger., Waagen	413	-	28	-	6	-	435	-
0139 Betriebs- u. Büroausstattungen	4.054	907	118	50	58	-	4.114	957
013	358.424	154.323	34.661	7.329	12.567	1.210	380.518	160.442
0161 Gm f. Bildg.w.	2.318	-	186	-	1	-	2.503	-
0162 Gm f. Kultur u. Kunst	144	-	5	-	4	-	145	-
016	2.462	-	191	-	5	-	2.648	-
0170 Gm f. Gesundheitsw.	245	-	35	-	10	-	270	-
0171 Gm f. Sozial- u. Erholungswesen	2.471	-	287	-	9	-	2.749	-
0172 Gm f. Körperkultur u. Sport	233	-	1	-	-	-	234	-
017	2.949	-	323	-	19	-	3.253	-
018 Gm f. Wohnungswesen	9.421	-	-	-	-	-	9.421	-
03 Erstaussstattungen	93	-	36	-	-	-	129	-
Bruttowert gesamt	373.349	154.323	35.211	7.329	12.591	1.210	395.969	160.442

7.2. Betrieblich nicht genutzte Grundmittel

Per 31. 12. 1972 waren 39 stillgelegte Grundmittel mit einem Bruttowert von TM 1.809,2 und einem Zeitwert von TM 161,6 zum Zwecke des Verkaufs bzw. der Verschrottung vorhanden.

Darunter befinden sich 6 Strab Trieb- u. Beiwagen mit einem Bruttowert von TM 416,2 sowie 15 KOM's mit einem Bruttowert von TM 1.221,3.

Die erforderlichen Maßnahmen, wie Angebot an das Staatliche Vermittlungsbüro bzw. Einleitung der Verschrottung wurden für sämtliche Grundmittel veranlaßt.

Bei Fahrzeugen handelt es sich überwiegend um solche, die im Rahmen des T 4 D - Programms ausgesondert worden sind und bei KOM's um diejenigen, die nach Erreichen der normativen Nutzungsdauer durch die modernen Ikarus K 180 bzw. 260 ersetzt werden.

Die stillgelegten Grundmittel unterliegen einer ständigen Kontrolle. Quartalsweise werden den zuständigen Fachdirektoren Einzelaufstellungen zugeleitet, danach werden die entsprechenden Entscheidungen getroffen.

7.3. Kennziffern, Aufwand und Nutzeffekt

	- Ist -	
	1972	1971
Grundfondsquote :		
$\left( \frac{\text{Erlöse Warenproduktion zu AP} \times 100}{\text{Bruttowert d. GM im Jahresdurchschn.}} \right)$	25,6 %	22,3 %
Grundfondsrentabilität :		
$\left( \frac{\text{Nettoergebnis}}{\text{Bruttowert d. GM im Jahresdurchschn.} \times 100} \right)$	4,2 %	1,15 %
Verschleißquote :		
$\left( \frac{\text{Verschleiß per 31. 12.}}{\text{Grundmittelbestand per 31. 12.}} \times 100 \right)$	42,4 %	45,2 %
Grundfondausstattung der AK :		
$\left( \frac{\text{Bruttowert der GM im Jahresdurchschn.}}{\text{Gesamtbeschäftigte (VBE) im Jahresdurchschnitt}} \right)$	102,7 TM	96,9 TM
Investitionsintensität :		
$\left( \frac{\text{Materielle Leistungen für Investitionen}}{\text{Bruttowert der GM im Jahresdurchschn.}} \times 100 \right)$	9,1 %	7,8 %



- 7.4. Reproduktion  
 7.4.1. Investitionsgeschehen  
 7.4.1.1. Investitionsvorbereitung

Die Investitionsvorbereitung erfolgte auf der Grundlage der Investitionsvorentscheidung für die komplexe Rekonstruktion der Verkehrsmittel und -anlagen vom 20.4.72, die in der 16. Sitzung des Rates des Bezirkes Dresden mit Beschluß Nr. 105 16 72 am 14. 6. 72 bestätigt wurde und unter Berücksichtigung des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 6.7.72.

In Abhängigkeit von der weiteren Zuführung der Straßenbahnwagen vom Typ T4D/B4D ergaben sich für die Vorbereitung der Vorhaben 1973 folgende Schwerpunkte (Reihenfolge entsprechend der Wertigkeit):

- Erweiterung des Straßenbahnhofes Trachenberger Str. zum Großbahnhof für die Abstellung, Wartung und Pflege von 200 Straßenbahnwagen vom Typ T4D/B4D
- Stabilisierung der Stromversorgungsanlagen durch den Neubau und die Rekonstruktion von Unterwerken und die Neuverlegung von Bahnstromkabeln auf den für den T4D-Einsatz vorgesehenen Strecken
- Umbau der Straßenbahnwerkstatt Tolkwitz für die Durchführung der Zwischen- und Hauptuntersuchungen sowie die Reparaturen am T4D/B4D
- Abbau des Nachholebedarfs bei der Ausstattung der Betriebswerkstätten für die Wartung und Pflege der T4D/B4D-Fahrzeuge

Wie im Vorjahr war auch im Jahre 1972 keine ordnungsgemäße Investitionsvorbereitung möglich, da seitens der Staats- und Wirtschaftsorgane einige wichtige Voraussetzungen dazu nicht erfüllt wurden:

- keine Bereitstellung von Projektierungskapazität durch das Bilanzorgan  
 Projektierungsleistungen konnten deshalb nur in geringem Umfang durch Projektierungskollektive im II. Arbeitsverhältnis erbracht werden.
- keine Vorbilanz und deshalb keine Benennung der Ausführungsbetriebe in der Phase der Vorbereitung.  
 Dadurch konnte das bei der Beantragung der Grundsatzentscheidung geforderte verbindliche Angebot der Auftragnehmer nicht beigebracht werden. Die Bilanz lag am 31.12.72 noch nicht vor, so daß ein ordnungsgemäßer Plananlauf 1973 nicht möglich ist.

Durch die Bestätigung der Investordnung und deren Inkraftsetzung ab 1.9.72 wurden einheitliche Festlegungen zum Verfahrensweg des Investitionsprozesses getroffen und die Verantwortlichkeit für die einzelnen Phasen des Investitionsgeschehens festgelegt. Die Auswirkungen diesbezüglicher Unzulänglichkeiten aus vergangenen Jahren konnten jedoch im Jahre 1972 noch nicht vollständig beseitigt werden und werden sich auch noch auf die Investitionstätigkeit für 1973 auswirken.

#### 7.4.1.2. Investitionsdurchführung

Während der Investitionstätigkeit des Jahres 1972 wurden

- die Maßnahmen zur Realisierung der Aufgaben zur komplexen Rekonstruktion schienengebundener Fahrzeuge;

- die Ersatzbeschaffung von Kraftomnibussen

fortgesetzt.

Erschwerend bei der Durchführung der Aufgaben wirkte sich die nicht termingerechte Bereitstellung der Hochbau-Projekte und die Bilanzierung von Betrieben, die für derartige Maßnahmen ungeeignet sind

Trotz der aufgetretenen Schwierigkeiten ist die materielle Erfüllung des Investitionsplanes als gut zu bezeichnen.

Der Investitionsplan wurde wie nachstehend aufgestellt und abgeschlossen:

	Plan fin.	Plan nat.	Ist fin.	Ist nat.	Übertrag fin. nach 1973
Investitionen insg.	37.396,7	35.318,2	35.953,0	34.377,0	338,2
davon:					
Investitionen allg.	28.172,4	26.356,0	27.260,6	25.584,6	226,7
Investitionen NAT	9.224,3	8.962,2	8.692,4	8.792,4	111,5

#### Erfüllung des Investitionsplanes

50 Straßenbahn-Triebwagen und 37 Straßenbahn-Beiwagen vom Typ Tatra wurden als Ersatz für verschlissene Fahrzeuge dem Verkehr übergeben. Die Triebwagen wurden vorfristig ausgeliefert und eingesetzt. 17 Kraftomnibusse des Typs Ikarus wurden ausgeliefert und planmäßig genutzt. Die aus dem Planjahr 1971 nachgelieferten 9 KOM Ikarus K 180 wurden im Monat Februar dem Verkehr übergeben.

#### Fahrzeuginstandhaltung

Die Verzögerung des Investitionsvorhabens "Laufgestelle für Standseilbahn" (Beginn 1969) ist auf ungenügende Vorbereitung, Lieferung durch Fremdbetriebe und eigene Fertigungsschwierigkeiten zurückzuführen. Für 5 weitere Investitionsvorhaben (1972 keine Leistungen angefallen) wurde die Maßnahme in den Plan 1973 beantragt.

#### Gleisbau

Die am 14.12.1971 dem Verkehr übergebene Gleisschleife Gochsütz wurde fertiggestellt. Eine im gleichen Raum gebaute Buswendeschleife und ein Sozialgebäude für unser Fahrpersonal wurde in Nutzung genommen. Durch notwendige Vorziehung Grundinstandsetzungen im Gleisnetz, wurde die Gleisverbindung Harkortstr. verspätet begonnen. Der Abschluß dieser Maßnahme ist für das II. Quartal 1973 vertraglich gebunden.

Für den Ausbau des 1. Abschnittes der Abstellanlage im Straßenbahnhof Trachenberge wurde nur die Baufreiheit geschaffen. Das Vorhaben wird in beiden Abschnitten durch das Verkehrs- und Tiefbaukombinat im Planjahr 1973 durchgeführt.

### Stromversorgung

Zur Sicherstellung der notwendigen Stromversorgung für den Einsatz der Tatra-Fahrzeuge wurde der 2. Abschnitt der Rekonstruktion des Bahnwerkes West beendet. Die endgültige Rekonstruktion des gesamten Bahnwerkes wird 1973 abgeschlossen.

Die neugebauten Bahnwerke Leuben und Bodenbacher Str. wurden durch die PGH "Nordlicht" mit Energieanlagen ausgerüstet und an das Energienetz angeschlossen.

Für die weitere Stromversorgung wurden Bauten für die Bahnwerke Pieschen und Trachau beendet. Die Bahnwerksbauten Waltherstr. und Johannstadt sind rohbaumäßig fertiggestellt; der Abschluß dieser Bauten ist im 1. Halbjahr des 1973.

Durch verspätete Projektauslieferung konnte bei den Bahnwerken Plauen und Kreischa auch der Rohbau nicht abgeschlossen werden. Die Fertigstellung der Bauten wurde vorrangig in den Plan 1973 aufgenommen, ist aber nur unter Rückstellung anderer Baumaßnahmen möglich.

### Hochbau

Besondere Schwierigkeiten traten bei der Durchführung der sonstigen Hochbaumaßnahmen auf. Der Ausbau der Heizungsanlage Waltherstr. konnte wegen fehlender Ausrüstung nicht fertiggestellt werden, der Weiterbau ist in den Plan 1973 aufgenommen worden.

Während Ausbildungswerkstätten für die Berufsausbildung in Mickten abgeschlossen werden konnten, muß der weitere Ausbau unserer Betriebsbücherei und der Ausbau der Robert-Blum-Str. 1973 weitergeführt werden. Der Bau dieser kleinen Hochbaumaßnahme ist fast nur durch Eigenleistungen möglich.

Durch den guten Einsatz aller Fachgruppen unseres Betriebes war es möglich, in Altschadow ein Urlauberzentrum zu beginnen und die ersten zwei Bungalows 1972 ihrer Bestimmung zu übergeben.

### Maschinen, Ausrüstungen, Wirtschaftsfahrzeuge

Auch in diesem Jahr wurden umfangreiche Kapazitäten und Mittel bereitgestellt, um Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen durchzuführen und so zur Verbesserung des technologischen Reparaturablaufes beizutragen. Durch Investierung von Küchen- und Kantinenausstattungen konnte auch die Arbeiterversorgung verbessert werden.

Als wichtigste Maßnahme zum reibungslosen Ablauf des Gleisbauprogrammes wurde die durch ein Betriebskollektiv konstruierte Bohrstr. in Reick fertiggestellt und am 17.1.1973 endgültig in Betrieb genommen.

Der geplante notwendige Ersatz von Wirtschaftsfahrzeugen wurde durchgeführt. Beschaffte Gebrauchtfahrzeuge wurden nach Reparatur in eigenen Werkstätten in Nutzung genommen.

7.4.1.3. Bildung und Verwendung des Investitionsfonds

<u>Finanzierungsquellen</u>	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Übertragene Mittel aus dem Vorjahr	2.001,7 TM	2.001,7 TM
darunter M&T	301,7 TM	301,7 TM
Amortisationen des Berichtsjahres	8.665,9 TM	8.590,1 TM
Gewinn des Berichtsjahres	12.014,0 TM	12.447,8 TM
Gewinn des Vorjahres	-	116,5 TM
Haushaltsmittel	14.715,1 TM	14.715,5 TM
darunter für M&T	8.922,6 TM	8.923,0 TM
Restbuchwerte und Erlöse aus Verkauf von Grundmitteln		283,4 TM
Sonstige Mittel		20,3 TM
	37.396,7 TM	38.175,3 TM

<u>Inanspruchnahme der Mittel</u>	<u>Ist</u>
Investitionsaufwand	35.953,0 TM
darunter M&T	8.692,4 TM
auf Investitionsfonds 1973 Übertragene Mittel	1.190,4 TM
davon für nat. Aufwand 1972	338,2 TM
für Restbuchwerte, Erlöse aus verk. Grundmitteln/Überplangewinn	301,9 TM
	550,3 TM
Überweisung Haushalt	1.031,9 TM
davon nichtverwandte Amortisationen	609,3 TM
" Mittel M&T	422,6 TM
Gesamt:	38.175,3 TM

- 7.4.3. Bereitstellung und Instandhaltung der Grundmittel  
 7.4.3.1. Erfüllung des techn. Programms - Fahrzeuginstandhaltung -  
 - Erfüllung in % -  
 Abt. Schienenfahrzeuge

	Strab-Werkst.		
	To	Tra	Betriebswerkst.
Hauptuntersuchung	101,7	102,0	100,0
Wagenrep.	62,7	87,4	103,8
Wagenrep. Güter- u. Gerätewagen	-	200,0	100,8
Zwischenuntersuchung			
" T 4 D	-	-	104,0
" B 4 D	-	-	115,2
" allgem.	-	-	111,4
Kontrolldurchsicht			
" T 4 D	-	-	105,5
" B 4 D	-	-	103,8
Austauschaaggregate			
" T4D/B4D	127,7	-	-
" allgem.	114,7	97,6	-
Lackprogramm	-	106,3	-
Radreifen schleifen	126,3	-	102,1
Investitionen	100,0	100,0	-
Waschanlage	-	-	106,4

	Abteilung Kraftfahrzeuge		
	KOM-Werkst. Bla	Betriebswerkst. MI	Betriebswerkst. KOM Naußlitz
KOM Teildurchsicht II	100,0	-	96,0
Obus-Twg. " II	99,0	-	-
Obus-Anh. " II	100,0	-	-
KOM Teildurchsicht III			
u. Jahreshauptdurchsicht	103,0	100,0	-
Obus Twg. Teildurchsicht			
" III	101,0	-	-
Obus-Anh. " III	106,0	-	-

- 7.4.3.2. Erfüllung des techn. Programms - Verkehrsanlagen -  
 Leistungen der Gleisbaukräfte (Angaben in m Gleis)

	Eigen- kräfte		Fremd- kräfte		Gesamt 1972		Gesamt 1971	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Neubau von Gleisen (Invest)	-	-	800	250	800	250	864	
NS-Verbindung							21642	4671
Generalreparaturen	4812	4894	16830	16347	21642	21241	13123	
davon GVP	3929	3291	14951	14301	18880	17592	9365	
laufende Unter- haltung Gleis- erneuerung	1293	1469	148	215	1441	1684	1237	
Gleisdurcharb.	3000	4419	332	1133	3332	5552	4368	

An Investitionen konnte nur die Gleiseinbindung  
 Großenhainer Str./Harkortstraße bis zur Befahrbarkeit  
 fertiggestellt werden. Vom VE (B) Verkehrs- und Tiefbau-  
 kombinat Dresden wurde der Vertrag zur Ausführung  
 des 1. Bauabschnittes Strab-Abstellanlagen im

Bahnhof Trachenberge nicht eingehalten.  
 Gleisernerneuerungen (GR und LU zusammengefasst) wurden erfüllt. Als herausragende Baumaßnahme ist die Gleisgroßbaustelle Radebeul zu nennen. Im Streckenabschnitt der Linie 5 von Mickten bis Weinböhl wurden rd. 15 km Gleis erneuert und damit ein einwandfreier Gleiszustand hergestellt. Der größte durchgehend erneuerte Streckenabschnitt ist 5 km lang (Doppelgleis), von Stadtgrenze Kleestraße bis Radebeul Bor-/Löbnitzstraße.

### Leistungen der Steinsetzer

	Eigenkräfte		Fremdkräfte		Gesamt		Gesamt
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	Ist
<u>Generalreparaturen</u>							
Pflaster herst.							
o. Aufbr. m <sup>2</sup>	8455	8455	-	-	8455	8435	8110
desgl. m. Aufbr.	650	1445	-	-	650	1445	1695
Pb.-Pl.verl. m. Gl.	2280	1758	-	-	2280	1758	1036
<u>Laufende Unterhaltg.</u>							
Pflaster herst. o.							
Aufbruch m <sup>2</sup>	8500	8561	-	-	8500	8561	3935
Pflaster herst.							
m. Aufbr. u. Festl.							25875
der Gleise m <sup>2</sup>	21433	21730	2000	-	23433	21730	
<u>Leistung f. Fremde</u>							
Pfl. herst. m.							
Aufbr. m <sup>2</sup>	-	575	-	-	-	575	-
<u>Leistung f. Fremde</u>							
Pfl. herst. m. Aufbr.							
m <sup>2</sup> Fb.-Pl.verl. m							
Gleis	-	432	-	-	-	432	-

### Leistungen der Schweißer

	Plan	Ist	Ist
		1972	1971
<u>Generalreparaturen</u>			
E-Stöße herstellen Stück	601	607	886
At-Stöße "	602	313	345
<u>Leistungen f. Fremde (VTK)</u>			
E-Stöße herstellen Stück	1609	2372	1937
At- " herstellen "	1609	1949	1681
<u>Laufende Unterhaltung</u>			
E-Stöße herstellen "	1400	1371	1431
At-Stöße "	20	51	51
Auftragschweißung m.			
Schiene	8000	5279	7249
Paßstücke einbauen m.			
Schiene	2500	2132	2142
sonst. rbeiten Stunden	9345	11885	12217

Sonstige Gleisunterhaltung

	Plan	Ist 1972	Ist 1971
Schienenreinigung m. Schienenfahrz. km Gleis	10000	10594	13801
Schienenreinigung m. Kraftfahrzeug "	25000	31460	27780
Schienenschleifen (Fahrkopf) "	30000	8566 +)	17954
Kurzfenschmierern m. Kfz	10500	8559	9877

+)

Die Spezialfahrzeuge waren lange	Zeit	nicht einsatzfähig.
----------------------------------	------	---------------------

Herstellen von Gleisanlagen und Gleisanlagenteilen

	Plan	Ist	Ist 1971
Werkplatz Reiock Leistungseinh.	105	105,4	122,1

E-Technik

Art der Arbeit	Planvorgabe in PE	Ist-Leistung in PE	Erfüllung in %	Qual. Note (Ø)
Investitionen eigen	1 389,3	2 008,16	144,5	
Investitionen fremd	297	358,85	120,8	
Generalreparatur	3 602,3	3 715,49	102,8	
Revisionen	3 656,75	3 959,63	108,1	
Durchsichten	2 563,6	2 292,8	85,8	
Prüfungen	71,0	21,0	29,6	
Fahrdrahtauswechslung	140,0	120,6	86,2	
Schaltdienste	1 308,29	1 335,46	102,1	
Sonderleistungen	974,15	1.610,17	165,1	
Übelerfüllung	358,0	554,5	154,8	
Gesamterfüllung	14 361,29	15 976,66	111,9	1,66

7.4.3.3. Technischer Einsatzkoeffizient

	Plan	Ist	Erfüllung in %
Strab-Tw	0,746	0,766	102,7
" -T4D	0,810	0,814	100,5
" -Bw	0,849	0,912	107,4
" -T4D	0,828	0,837	101,1
Obus-Tw	0,821	0,850	103,5
" -Hänger	0,821	0,857	104,4
KOM	0,824	0,779	94,5

Erfüllung des TEK der Abt. Schienenfahrzeuge

Während des gesamten Jahres 1972 wurden in allen Bereichen der Abteilung Schienenfahrzeuge auf der Grundlage von Qualitätsverpflichtungen im Rahmen der Bewegung "Meine Hand für mein Produkt", persönlich-schöpferischer Pläne und anderer Maßnahmen große Anstrengungen unternommen, um die Qualität und Quantität der Instandhaltungsleistungen weiter zu verbessern bzw. zu erhöhen, um damit die Fahrzeugbereitstellung zu stabilisieren. Hierzu haben u.a. ganz wesentlich die laufenden Überstundenleistungen und die Sondereinsätze an den Wochenenden beigetragen. Von den Kollegen wurden insgesamt 76.190 Überstunden in der Werkstatt geleistet.

Was die Erfüllung des TK betrifft, gab es während des gesamten Jahres 1972, insbesondere aber im I. Quartal, Ereignisse im Schadwagenanfall, auf welche die Abteilung keinen Einfluß hatte, die sich aber nachteilig auf die Fahrzeugbereitstellung auswirkten.

An erster Stelle dabei standen die Entgleisungs- und Zusammenstoßschäden, die weit über der maximalen Reparaturquote lagen.

I. Quartal	5,9 Wagen	✓
II. "	5,17 "	
III. "	2,67 "	
IV. "	4,50 "	

Besonders nachteilig wirkte sich die Schwere der Zusammenstoß- und zum Teil auch der Entgleisungsschäden aus. Die Schadenssumme von

83 Wagen beträgt 247.871,-- M, d.h. im Durchschnitt pro Wagen 2.987,-- M



Dem Kollektiv der Abt. Schienenfahrzeuge war es durch große Anstrengungen gelungen, am 1. 7. sowie im September und Oktober für einige Wochen die Zusammenstoß- und Entgleisungsschäden so weit abzubauen, daß die Zahl der Schadwagen unter der maximalen Reparaturquote lag.

Ein weiterer Schwerpunkt, der das ganze Jahr über anhielt, waren die vorzeitigen Neubereifungen auf Grund des schlechten Gleis- und Pflasterzustandes und als Folge von Entgleisungen. Während bei T4D 20 Neubereifungen technisch notwendig gewesen wären, fielen aber 69 an.

Bei den ET- und MAN-Wagen waren vorzeitige Neubereifungen im überhöhten Umfang erforderlich, da bei Reststärken von 50 bis 55 mm eine Umrißberichtigung durch Drehen nicht mehr möglich war. Der Grund dafür ist, daß bei den nach der Umrißberichtigung noch vorhandenen Reststärken die Zahnradschutzkästen und Motorgehäuse bereits auf dem Pflaster aufsitzen.

Technisch notwendig wären bei diesen beiden Typen (MAN und ET) 59 Neubereifungen gewesen, während im gesamten Jahr aber 101 Neubereifungen anfielen.

Im I. Quartal 1972 traten im verstärkten Umfang auch Motorschäden beim T4D auf und zwar in der Hauptsache Überschlüge am Kollektor und Durchschläge der Kollektorbuchse. Die Motorschäden lagen im Durchschnitt mit 2,04 über der maximalen Reparaturquote.

Anfang des II. Quartals wurde zur Verminderung der Motorschäden eine SAG gebildet.

Die Motorschäden beim T4D konnten bis Ende des III. Quartals um ca. 30 % reduziert werden. Durch Arbeitsgruppen wurde an der Verminderung der Selbstbremsen und Motorgeneratorschäden gearbeitet. Bei den MAN-Wagen traten das ganze Jahr über im erhöhten Maße Ankerschäden an den Fahrmotoren auf, die in der Hauptsache auf unsachgemäße Fahrweise zurückzuführen sind (zu schnelles Fahren und Überbremsen).

Hier lag der durchschnittliche Schadwagenanfall um 2,2 Wagen über der maximalen Reparaturquote.

Das ganze Jahr über wirkte sich auch der Ersatzteilmangel bei den T4D-Wagen nachteilig auf den Instandhaltungsablauf aus. Obwohl durch Eigeninitiative bereits über 200 Einzelteile für den T4D im Betrieb gefertigt werden, reichten diese Bemühungen jedoch nicht aus, um die gesamten Materialengpässe zu überwinden.

Bei den Typen ET und MAN hatte insbesondere das Fehl bzw. die mangelhafte Qualität der Achsgetriebe Einfluß auf die Bereitstellung der Fahrzeuge.

### Erfüllung des TEK der Abt. Kraftfahrzeuge

Die Bereitstellung der KOM-Typ Ikarus 66-(Bestand per 31. 12. 72 39) konnte auf Grund seiner Störanfälligkeit nicht wie geplant erfolgen. Es mußten

- 741 Zylinderschäden und
- 104 andere Motorschäden behoben werden.

Zum Motorwechsel kam es im Laufe des Jahres 31 mal.

Durch wiederholte Aussprachen in Verbindung mit dem zentralen Versorgungsbetrieb beim Regenerierungsbetrieb wurden die Motorschäden gegen Jahresende auf einen annähernd normalen Stand gebracht. Die sortimentsgerechte Bereitstellung der Ikarus 180, 556 und der H6B erfolgte in Abhängigkeit zu den freien Arbeitskräften und Arbeitsständen, deren Auslastung sich durch die IK 66 ergab. Die Ersatzteilbereitstellung für den KOM H6B gelingt nur in dem Maße, wie es möglich ist, diese selbst zu fertigen, was zu langen Standzeiten führte.

## Ergebnis der wirtschaftlichen Tätigkeit

8.1. Betriebsergebnis	Angaben in TM					
	Kosten		Erlöse		Ergebnis	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist
Warenproduktion						
Verkehrsleistung						
Strab	39.093,5	40.026,3	90.247,1	90.784,3	+ 28.440,3	+ 28.807,9
Obus	4.081,0	3.894,2				
TCM	18.632,3	18.055,9				
Elbfähren	554,1	386,9	642,9	525,1	+ 88,8	+ 138,2
Summe	62.360,9	62.363,3	90.890,0	91.309,4	+ 28.522,1	+ 28.946,1
Sonst. Verkehrsleistung						
Industriele WP	1.232,4	751,5	490,0	472,0	- 742,4	- 279,5
Rollbock	33,5	25,9	33,5	24,6	-	1,3
Übr. Verkehr	65,6	61,5	50,0	55,1	- 15,6	6,4
Summe	1.331,5	838,9	573,5	551,7	- 758,0	- 287,2
Industrielle WP						
Investitionen	578,0	822,4	605,9	904,5	+ 27,9	+ 82,1
Übr. Ind. Leistung	3.896,6	3.505,1	4.040,4	3.882,0	+ 143,8	+ 376,9
Summe	4.474,6	4.327,5	4.646,3	4.786,5	+ 171,7	+ 459,0
Bauwirtsch. WP						
Investitionen	333,1	628,3	342,8	703,1	+ 9,7	+ 74,8
Übr. Bauleistung	705,4	570,1	714,2	507,0	+ 8,8	- 63,1
Summe	1.038,5	1.198,4	1.057,0	1.210,1	+ 18,5	+ 11,7
Maschin. Rechenleistung / Proj. Leistung	-	-	-	7,5	-	+ 7,5
./. DLA	-	-	- 42,0	- 57,0	- 42,0	- 15,0
Summe Warenproduktion	69.205,5	68.728,1	97.124,8	97.808,2	+ 27.919,3	+ 29.080,1
UP-Umbeurteilung	-	-	-	-	-	-
Leistung, außerh. d. WP						
Handelsware	3.566,8	4.149,2	3.586,8	4.238,8	+ 20,0	+ 89,6
Abfall/Schrott	36,3	99,1	187,0	495,8	+ 150,7	+ 396,7
Sonst. Dienstleistung	168,9	153,3	353,0	325,8	+ 184,1	+ 172,5
./. DLA	-	-	- 30,6	- 4,1	- 30,6	+ 4,1
Summe Leistung, außerh. d. WP	3.772,0	4.401,6	4.096,2	5.056,3	+ 324,2	+ 654,7
Betriebsergebnis	72.977,5	73.129,7	101.221,0	102.864,5	+ 28.243,5	+ 29.734,8
+ /- Eliminierungen						
Produktionsfondsabgabe					- 13.417,0	- 251,2
Nettoergebnis					+ 14.826,5	+ 16.034,9
						- 1208,4

## 8.2. Erlöse zu Abgabepreisen

- Angaben in TM -

	Ist 1971	Plan 1972	Ist 1972	% Plan/ Ist 1972
<b>Erlöse aus der Personenbeförderung</b>				
<b>Stadtlinienverkehr</b>				
Strab, Obus, KOM				
Zahlbox	7.323,1	7.180,0	7.616,6	106,1
Einzelfahrscheine	50,7	-	38,8	-
Monatskarten	13.353,5	12.950,0	12.833,5	99,1
Sammelkarten	11.445,2	11.530,0	11.277,9	97,8
Flughafen	94,8	90,0	70,1	77,9
Theater/Sport	22,4	22,0	20,7	94,1
<b>insgesamt :</b>	<b>32.294,7</b>	<b>31.772,0</b>	<b>31.857,6</b>	<b>100,3</b>
<b>Ausflugslinienverkehr</b>				
	217,3	223,0	272,7	122,3
<b>Mietwagenverkehr</b>				
Strab	34,1	25,0	34,9	139,6
K O M	698,6	500,0	674,4	134,9
Elbfähren	145,8	150,0	122,5	81,7
Nachlösegebühren	150,2	140,0	154,7	110,5
Tarifstützung	38.604,5	58.080,0	58.183,2	100,2
<b>insgesamt :</b>	<b>72.145,2</b>	<b>90.890,0</b>	<b>91.300,0</b>	<b>100,5</b>
<b>Industriebahn</b>				
	490,0	490,0	472,0	96,3
<b>Rollbock</b>				
	25,7	33,5	24,6	73,4
<b>übrige Verkehrsleistg.</b>				
	88,9	50,0	64,5	129,0
<b>Industrielleistungen</b>				
Investitionen	915,5	605,9	904,5	149,3
übrige Leistungen	3.404,5	4.040,4	3.882,0	96,1
<b>Bauwirtschaftliche Leistungen</b>				
Investitionen	297,6	342,8	503,1	205,1
übrige Leistungen	1.499,0	714,2	507,0	71,0
<b>Maschinelle Abrechnungsleistungen/Projektierungsleistungen</b>				
	-	-	7,5	-
<b>Handelsware</b>				
	4.169,7	3.586,8	4.238,8	118,2
<b>Abfall und Schrott</b>				
	405,2	187,0	495,8	265,1
<b>Sonstige Dienstleistg.</b>				
	302,6	353,0	325,8	92,3
<b>insgesamt :</b>	<b>83.743,9</b>	<b>101.293,6</b>	<b>102.925,6</b>	<b>101,6</b>

8.3. Kosten nach Kostenträgern

- Angaben in TDM -

Kostenträger :	Ist 1971	Plan 1972	Ist 1972
Straßenbahn	34.929,8	39.093,5	40.026,3
Obus	3.827,2	4.081,0	3.894,2
KOM	15.943,8	18.632,3	18.055,9
Elbfähren	491,9	554,1	386,9
Zwischensumme	55.192,7	62.360,9	62.363,3
Sonstige Verkehrsleistungen für Dritte	1.305,5	1.331,5	833,9
Investitionen (Industrieleistung)	834,1	578,0	822,4
Übrige Industrieleistungen	2.900,2	3.896,6	3.505,1
Investitionen (Bauleistungen)	254,6	333,1	628,3
Übrige Bauleistungen	1.313,9	705,4	570,1
Handelsware	4.112,5	3.566,8	4.149,2
Abfall und Schrott	40,1	36,3	99,1
Materiell-technische Territorialstruktur	17.300,9	22.623,8	21.176,9
Anfertigung von Ersatzteilen und Gegenständen	1.203,9	1.501,4	1.460,5
Reparatur von Ersatzteilen und Gegenständen	353,8	463,9	529,9
Schadensfälle	5,8	30,7	17,5
Abbruch und Verschrottung von Grundmitteln	191,9	146,0	142,4
Übrige innerbetriebliche Hilfsleistungen	2.909,1	4.515,6	3.901,0
insgesamt :	87.919,0	102.090,0	100.204,6

=====

8.4. Nichtplanbare Kostenarten

- Angaben in TDM -

	1972	1971
Abschreibungen für sofort kostenwirksam werdende Restbuchwerte	127,4	105,5
MVP-Abweichungen	19,2	27,3
Prämien für Materialeinsparungen	145,4	137,2
Zinsen f. planwidrige Kredite	29,6	4,3
Verzugszinsen und Verzugszuschläge	0,9	0,2
Mehrkosten aus mangelhafter Investitionstätigkeit	3,9	1,6
Kosten durch unrechtmäßige Inanspruchnahme finanzieller Mittel f. Investitionen	0,4	2,0
Preiszuschläge f. vorzeitige Fertigstellung von Investitionen	0,5	-
Vertragsstrafen innerhalb der DDR	19,1	31,1
Schadenersatz innerhalb der DDR	0,6	0,2
Geldstrafen und Standgelder	0,1	3,8
Forderungsausfälle	3,0	12,4
Abwertungen auf den voraussichtlichen Verkaufserlös	54,1	42,4
Abwertungen auf den voraussichtlichen Schrotterlös	190,4	231,6
Inventurminusdifferenzen (Material)		
- Minusdifferenzen	37,6	40,5
Inventurminusdifferenzen (Kassen)		
- Minusdifferenzen	0,3	0,2
Schadensfälle/ Verschrottungskosten (1971)	83,0	262,1
Übrige andere Kostenarten	22,9	66,6
insgesamt :	738,4	969,0

=====

8.5. Selbstkostenentwicklung

Kostenkennziffern (ohne Kosten für angemietete KOM  
und Kosten für die Grundfonds der materiell-technischen  
Territorialstruktur)

- Angaben in Mark -

	- 1972 -		%	- 1971 -
	Plan	Ist		Ist
Kosten je beförderte Person	0,188	0,189	100,5	0,165
Kosten je Nkm				
Straßenbahn				
Verkehr	0,50	0,52	104,0	0,47
Fahrzeuginstandh.	0,28	0,32	114,3	0,29
Sonstiges	0,11	0,12	109,1	0,12
insgesamt :	0,89	0,96	107,9	0,88
Obus				
Verkehr	0,59	0,64	108,5	0,62
Fahrzeuginstandh.	0,37	0,41	110,8	0,41
Sonstiges	0,15	0,18	120,0	0,17
insgesamt :	1,11	1,23	110,8	1,20
KOM				
Verkehr	1,08	1,05	97,2	0,92
Fahrzeuginstandh.	0,61	0,60	98,3	0,66
Sonstiges	0,20	0,21	105,0	0,19
insgesamt :	1,89	1,86	98,4	1,77
Kosten je 1.000 Plkm				
Straßenbahn				
Verkehr	4,50	4,56	101,3	4,36
Fahrzeuginstandh.	2,48	2,81	113,3	2,70
Sonstiges	1,00	1,13	113,0	1,09
insgesamt :	7,98	8,50	106,5	8,15
Obus				
Verkehr	9,05	9,87	109,1	9,45
Fahrzeuginstandh.	5,64	6,24	110,6	6,29
Sonstiges	2,37	2,75	116,0	2,55
insgesamt :	14,06	18,86	110,6	18,29
KOM				
Verkehr	10,30	10,93	106,1	10,67
Fahrzeuginstandh.	5,89	6,19	105,1	7,75
Sonstiges	1,87	2,15	115,0	2,23
insgesamt :	18,06	19,27	106,7	20,65
Kosten je 100 M Erlöse ohne Tarifstützung				
Elbfähren	369,40	315,84	85,5	337,38
Industrieb./Rollb.	241,81	156,54	64,7	242,14
Leistungen f. Fremde	96,79	92,87	95,9	85,94

111





84



**SLUB**

Wir führen Wissen.



DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG

9.2. Nettogewinnverwendung

- Angaben in Mark -

Betriebsergebnis - Gewinn	29.734.847,22
abzügl. Eliminierungen	./.
abzügl. Prod. Fondsabgabe	./.
Nettogewinn	<u>13.448.773,46</u>
	16.034.870,24

NettogewinnverwendungPlanmäßige Verwendung

Abführung an den Staatshaushalt NGA-Plan (abzügl. Betriebsanteil) Zusatzrente)	571.640,13
Planmäßige Zuführung z. BPF	1.880.000,--
Zuführung zum Investitions- fonds	12.014.000,--
Betr. Anteil f. freiwillige Zusatzrente	129.942,87
Beitrag zur freiwilligen Versicherung	230.917,--

Außerplanmäßige VerwendungAbführung an den Staatshaushalt

50 % des erzielten Überplangewinns	540.881,12
- bereinigter Überplangew. 1.208.370,24	
- ./-erlassene PFA gem. § 10 d. AO über die Aussonde- rung v. GM (GBI. II/78 v. 1971)	./.
	<u>126.608,--</u>
Überplangew. als Basis f. d. Abführung an den Staatshaushalt	1.081.762,24

Überplanmäßige Zuführung zum Betriebsprämienfonds	104.847,60
Überplanmäßige Zuführung zum Investfonds	
- aus dem im Betrieb ver- bleibenden Überplangewinn	412.063,46
- aus erlassener PFA	<u>126.608,--</u>
Zuführung zum Repräsentations- fonds	538.671,46
	19.123,06
Im Ist höherer Beitrag für freiwillige Versicherung	4.847,--

16.034.870,24

=====

### 9.3. Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen und Leistungen

Der durchschnittliche Bestand an Forderungen und Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen und Leistungen hat sich in den Jahren 1970 bis 1972 wie folgt entwickelt:

	- M -		
	1970	1971	1972
Forderungen gesamt	886.054	710.167	642.989
<u>davon</u> überfällige Forderungen	67.215	69.843	54.998
Verbindlichkeiten gesamt	1.426.820	1.404.056	1.212.825
erhaltene Verspätungszinsen (einschl. Vorzugszuschläge)	7.577	5.568	5.797
gezahlte Verspätungszinsen (einschl. Vorzugszuschläge)	1.837	225	887

Zur Vergleichbarkeit der Forderungen wurden die Berechnungen an andere Nahverkehrsbetriebe für Tatra-Straßenbahnwagen ausgegliedert, die auf Grund der Tätigkeit unseres Betriebes als Binnenhandelspartner für diese Fahrzeuge eingetreten sind.

Danach zeigt die Entwicklung der Forderungen eine rückläufige Tendenz.

Die überfälligen Forderungen sind im Jahre 1972 in Gegenüberstellung zu 1971 um 21 % zurückgegangen, der Rückgang der Gesamtforderungen im Vergleich dazu beträgt nur 9,5 %.

Das hat seine Ursache u.a. in der besseren Bearbeitung der Ausgangsrechnungen hinsichtlich des Mahnwesens. Im Jahre 1972 konnte erstmalig erreicht werden, daß regelmäßig nach jeweils zwei Wochen die offenen Rechnungen gemahnt worden sind.

Die Verbindlichkeiten wurden ebenfalls um die Berechnungen für gelieferte Tatra-Straßenbahnwagen bereinigt, um einen entsprechenden Vergleich durchführen zu können.

Der Rückgang in den Verbindlichkeiten ist im wesentlichen auf die Verringerung der Aufwendungen für angemietete Kraftomnibusse für Schienenersatzverkehr infolge großer Gleisbauvorhaben bzw. zur Bewältigung der täglichen Verkehrsaufgaben (operativer Einsatz 1970) zurückzuführen.

So wurden 1972 insgesamt TM 2.100,2 Kosten für angemietete Busse ausgewiesen, während für das Jahr 1970 ein Betrag von TM 2.358,5 aufgewendet worden ist. Dieser Rückgang drückt sich auch in den Verbindlichkeiten 1970 zu 1972 aus.

Das Jahr 1971 kann zu diesem Vergleich nicht herangezogen werden, da der Bau der Nord-Süd-Verbindung mit dem umfangreichen Schienenersatzverkehr auf verschiedenen Linien dem Betrieb kostenmäßig nicht angelastet wurde und somit keine entsprechenden Werte zur Verfügung stehen. In den Verbindlichkeiten sind diese Rechnungen aber enthalten.

Aus der Übersicht ist zu ersehen, daß die gezahlten Verspätungszinsen im Verhältnis zu den erhaltenen Verspätungszinsen relativ niedrig sind. Darin kommt eine gute Finanz- und Zahlungsdisziplin zum Ausdruck.

#### 9.4. Finanz- und Kassenwesen

Vom 1. 1. 1972 bis Ende August bestanden im Durchschnitt 29 betriebseigene und 209 betriebsfremde Fahrkartenverkaufsstellen. Im Laufe des Jahres 1972 wurden mehrere betriebsfremde Verkaufsstellen infolge Schließung der Geschäfte, infolge Alters des Inhabers bzw. ungenügender Provisionssatz aufgelöst. Es gelang jedoch immer wieder, dafür neue Verkaufsstellen zu gewinnen. Um die Versorgung der Bevölkerung mit Sammelkarten und Netzkarten stabil zu sichern, wurde für die Sammelkarten ab 1. 1. 1972 der Provisionssatz von 1 % auf 3 % erhöht. Die im Jahre 1972 gezahlte Umsatzprovision betrug

144,0 TM.

Durch eine sozialistische Arbeitsgemeinschaft wurde 1972 eine neue Abfertigungsmethode durch die Einführung eines Entwerfers entwickelt. Eine Voraussetzung für die Einführung des Entwerfers war die Gewinnung einer Vielzahl neuer Verkaufsstellen, damit die Bevölkerung in allen Stadtteilen und darüber hinaus im gesamten Einzugsgebiet die Möglichkeit hat, überall Sammelkarten zu erwerben. Mit Unterstützung des Rates der Stadt Dresden konnten bis zum Jahresende weitere 400 Verkaufsstellen gewonnen werden. Diese neuen Verkaufsstellen befinden sich in Kultureinrichtungen, HO- und Konsum-Geschäften des Einzelhandels, HO-Gaststätten, Lichtspieltheatern, Postzeitungsvertrieb usw. Ab Januar 1973 werden diese Verkaufsstellen ihre Tätigkeit aufnehmen. Die Vertragsabschlüsse liegen vor.

Weiterhin wurden mit den Betrieben Vereinbarungen abgeschlossen, die es den Werktätigen ermöglichen, auf Betriebsausweis die Verkehrsmittel zu benutzen. Dabei erfolgt die Verrechnung mit unserem Betrieb über Lohnabzug und Direktüberweisung der Betriebe. Insgesamt konnten 20 Betriebe für diese neuen Form der Fahrgeldentrichtung gewonnen werden.

Der kombinierte Tarif Verkehrsbetriebe - Reichsbahn und damit die verstärkte Benutzung der Reichsbahn hat sich im Jahre 1972 weiter verbessert. Waren es im Januar 1972 2.600 Fahrgäste, die diesen Tarif in Anspruch nahmen, so konnte es bis Dezember auf 4.100 monatlich gesteigert werden.

Um einen erhöhten Anreiz für die Benutzung dieser kombinierten Verkehrsdurchführung zu geben, wurde ab 1. 10. 1972 eine neue kombinierte Monatskarte im Werte von 17,- M herausgegeben. Die Benutzung beider Verkehrsmittel beschränkt sich dabei auf das Stadtgebiet Dresden. Durch die o.g. Maßnahmen wurden weitere Verbesserungen für die Benutzer unserer Verkehrsmittel erzielt.

#### Kredite

Im Jahre 1972 wurden zur Finanzierung außerplanmäßiger Bestände folgende Kredite aufgenommen :

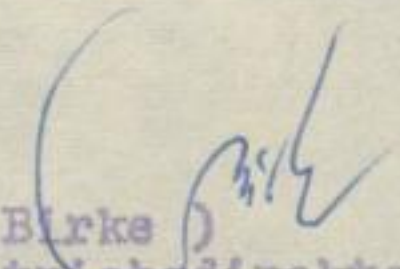
- 500,0 TM für Ersatzteile für Strab-Wagen vom Typ T 4 D
- 200,0 TM für außerplanmäßige Lieferungen von Reifen und Schläuchen
- 70,0 TM für Saisonbedingte Bestände an Streusalz
- 559,0 TM für Kabellieferungen, die zur Sicherung der Stromversorgung über den Plan hinaus erfolgten.

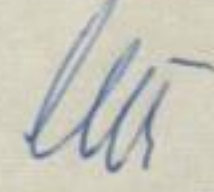
Die Tilgungsfristen für diese Kredite wurden eingehalten bzw. wurden neue Verträge für das Jahr 1973 mit der IHB vorbereitet.

Die Bedingungen der IHB für die planmäßige Inanspruchnahme des Richtsatzplankredites, die sich besonders auf die Normierung der Bestände beziehen, wurden eingehalten.

#### Kredite für Lohnzahlungen

Sonderkredite für Lohnzahlungen wurden 1972 nicht aufgenommen. Zeitweilig bedingte Liquiditätsschwierigkeiten, deren Ursachen in periodisch kurzfristig aufgetretenen Beständen über den Richtsatzplan eintraten und der Finanzierung der mtT, deren Regulierung aus den Sondermitteln des Haushalts nicht immer termingemäß gegeben waren, wurden mit Unterstützung der IHB behoben.

  
( Birke )  
Betriebsdirektor

  
( Wetzel )  
Hauptbuchhalter

Dresden, den 15. 3. 1973



