Reserve

Geschäftsbericht 1974

VEB VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

Inhaltsverzeichnis

Seite

1.1. Entwicklung des Betriebes auf der Grundlage der Beschlüsse der Partei- und Staatsorgane

Der sozialistische Wettbewerb im Jahre 1974 stand voll und ganz im Zeichen des 25. Jahrestages der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik und war von beispielhaften Aktivitäten der Verkehrsschaffenden zur allseitigen Erfüllung der Transportaufgaben geprägt.
Durch hervorragende Leistungen und schöpferische Initiativen haben die Werktätigen des Betriebes als Initiativbetrieb für das Verkehrswesen einen maßgeblichen Beitrag zur Verwirklichung der Beschlüsse des VIII. Parteitages der SED geleistet und somit zur allseitigen Stärkung unseres sozialistischen Staates beigetragen.
Im Mittelpunkt stand dabei im besonderen Maße die weitere Erhöhung der Qualität und Stabilität der Verkehrsdurchführung im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Dresden als Teil der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen ihrer Bürger.

Diese ausgezeichneten Leistungen des Betriebskollektivs im sozialistischen Wettbewerb zu Ehren des 25. Jahrestages der Gründung der DDR wurden gewürdigt mit

- der Verleihung der Wanderfahne des Ministerrates und des FDGB-Bundesvorstandes für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb,

- der zweimaligen Auszeichnung mit der Ehrenurkunde des Ministers für Verkehrswesen der DDR und des Zentralvorstandes der IG Transport und Nachrichtenwesen für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb des Verkehrswesens,

- der Urkunde für hervorragende Leistungen im Wettbewerb zu Ehren des 25. Jahrestages der Gründung der DDR - Schöner unsere Städte und Gemeinden - Mach mit - des Nationalrates der Nationalen Front

Hauptinhalt des Planes im Jahre 1974 war die ständige kontinuierliche Erhöhung der Qualität der Verkehrsdurchführung, was sich verdeutlicht an den Faktoren der Realisierung der geplanten Fahrplanleistung, der Erhöhung der Pünktlichkeit, Verbesserung des Komforts, des Kundendienstes, der Beförderungsleistungen und in der Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Im Jahr 1974 konnten im Stadtlinienverkehr die geplante Nutzkilometerleistung mit 100,9 % und der Plan der angebotenen Personenkilomterleistung ebenfalls mit 100,9 % erfüllt werden.
Durch die zielgerichtete Anwendung von sowjetischen Neuerermethoden, insbesondere der Bassow-Initiative und der Qualitätsbewegung "Meine Hand für mein Produkt", ausgehend vom Saratower-System der fehlerfreien Arbeit, ist es gelungen

- den Pünktlichkeitskoeffizienten der Verkehrsdurchführung auf durchschnittlich 92,9 % 1974 gegenüber 87 % 1973 zu erhöhen,

- den Anteil der wegen technischen Schäden einrückenden Schadwagen aus dem fahrplanmäßigen Verkehr und damit die durchschnittlichen störungsfreien Laufleistungen für Straßenbahnen um 38,3 % bzw. auf 8680 km zu erhöhen,

- die Anzahl der selbstverschuldeten Bahnbetriebsunfälle gegenüber 1973 um 39,2 % zu senken,

- die Anzahl der Arbeitsunfälle um 7,7 % und die Ausfallstunden aus Arbeitsunfällen gegenüber dem Vorjahr um 23,6 % zu senken.

Eine spürbare positive Entwicklung gab es in der Neuererbewegung. Der volkswirtschaftliche Nutzen überschritt erstmalig die 2 Mio. Grenze. Damit wurde die vorgegebene Verpflichtung um 500 TM übererfüllt.

Eine gleichfalls positive Entwicklung war im Gegenplan abrechenbar, der mit 126 % finanziell erfüllt werden konnte. Einen wesentlichen Teil zur Verbesserung der materiellen Arbeits- und Lebensbedingungen unserer Werktätigen bildeten im Jahr 1974 die Zuführungen von

68 Straßenbahntriebwagen T4D
33 " beiwagen B4D
21 KOM Ikarus

die eine Fortsetzung der vorgesehenen Rekonstruktion des Fahrzeugparkes darstellen.

Der Plan 1974, der Gegenplan und der Wettbewerbsbeschluß orientieren auf die komplexe Durchsetzung der sozialistischen Intensivierung in allen Bereichen des Betriebes durch

- weitgehende Mechanisierung der Instandhaltungsprozesse an Fahrzeugen und Verkehrsanlagen,

- Erhöhung der Effektivität der Arbeit durch Veränderung der technologischen Prozesse,

- effektive Nutzung des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens durch Maßnahmen der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation,

- Durchsetzung der Material- und Grundfondsökonomie,

- Steigerung der Arbeitsproduktivität und Erschließung von Kapazitätsreserven.

Ziel dieser Maßnahmen war und ist, den vorhandenen Widerspruch zwischen dem technisch erforderlichen Aufwand und den vorhandenen kapazitätsmäßigen und materiell-technischen Voraussetzungen im engen Zusammenhang mit der planmäßigen Realisierung des langfristigen Investitions- und Rekonstruktionsprogrammes schrittweise auszugleichen.
Die dabei erreichten Ergebnisse zur Steigerung der Arbeitsproduktivität um 13,3 % in der Abt. Schienenfahrzeugs und um 6,7 % in der Abt. Kraftfahrzeuge bestätigen die Richtigkeit der langfristig konzipierten Maßnahmen der sozialistischen Intensivierung, der Arbeit nach persönlichen und kollektiv-schöpferischen Plänen und der ständigen Einbeziehung in den sozialistischen Wettbewerb, der Hauptform zur zielgerichteten Entwicklung von Initiativen.

Diese guten Ergebnisse der Arbeit gehen einher mit einer positiven Entwicklung in der Erfüllung der finanziellen Kennziffern des Planes 1974, insbesondere der Kennziffern Betriebsergebnis und Warenproduktion durch

- Übererfüllung der Erlöse aus der Personenbeförderungsleistung,
- Senkung der Kosten für die Hauptleistungen,
- Übererfüllung der Erlöse aus industrieller und bauwirtschaftlicher Warenproduktion.

Die Ergebnisse des Jahres 1974 haben gezeigt, daß das gesamte Kollektiv unseres Betriebes bereit und in der Lage ist, hervorragende Leistungen und Initiativen im sozialistischen Wettbewerb zu vollbringen.
Die Bereitschaft unserer Kollektive zur planmäßigen Fortführung des sozialistischen Wettbewerbes auf der Grundlage von Beschlüssen der Partei- und Staatsführung zu Ehren des 30. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus eine gute Ausgangsposition.

1.2. Sozialistischer Wettbewerb und Haushaltbuch

1.2.1. Sozialistischer Wettbewerb

Die Entwicklung des sozialistischen Wettbewerbes im Jahre 1974 ist vor allem durch eine wesentliche Verbesserung der Qualität der Führung sowie durch eine schöpferische Mitwirkung bei der Ausarbeitung und Realisierung der Wettbewerbsverpflichtungen gekennzeichnet.

Die Hauptorientierung im Wettbewerb richtet sich auf die Sicherung des städtischen Nahverkehrs, insbesondere des Arbeiter- und Berufsverkehrs, in höchster Qualität.

Die Grundlage zur Führung des sozialistischen Wettbewerbes war der Wettbewerbsbeschluß des Betriebes und die darauf abgestimmten spezifischen Wettbewerbsvereinbarungen der einzelnen Abteilungen und Bereiche. Schrittmacher im Wettbewerb waren jene Kollektive, die im Kampf um den Ehrentitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" stehen.

Am Wettbewerb beteiligten sich 3.712 Werktätige. Das sind 97,45 %. Den Kampf um den Ehrentitel führten 151 Kollektive mit 3.248 Beschäftigten (85,27 %), davon 1.056 Frauen und 517 Jugendliche. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich somit die Anzahl um 26 Kollektive mit 559 Mitgliedern erhöht.

Aufschlüsselung der Bereiche:

Betriebsdirektor	2 Kollektive	mit	16	Beschäftigten =	30,7 %
Bereich Verkehr	78 Kollektive	mit	1.795	Beschäftigten =	94,8 %
Bereich Fahrzeuginstandhaltung	38 Kollektive	mit	530	Beschäftigten =	72,7 %
Bereich Verkehrsanlagen	14 Kollektive	mit	566	Beschäftigten =	100,0 %
Bereich Entw.u.Org.	1 Kollektiv	mit	70	Beschäftigten =	100,0 %
Bereich Kader und Bildung	4 Kollektive	mit	88	Beschäftigten =	98,9 %
Bereich Ökonomie	13 Kollektive	mit	167	Beschäftigten =	48,5 %
Bereich Hauptbuch.	1 Kollektiv	mit	16	Beschäftigten =	24,6 %
Gesamt	151 Kollektive	mit	3.248	Beschäftigten	

In Anerkennung hervorragender Wettbewerbsleistungen erhielt unser Betrieb solche hohen staatlichen Auszeichnungen, wie den Orden "Banner der Arbeit" und die gemeinsame Wanderfahne des Ministerrates der DDR und des Bundesvorstandes des FDGB.

Ferner wurden 1974 für hervorragende Leistungen im Wettbewerb ausgezeichnet:

1 Kollege	Vaterländischer Verdienstorden in Bronze
4 Kolleginnen und Kollegen	Verdienstmedaille der DDR
1 Kollege	Artur-Becker-Medaille in Gold
1 Kollege u. 1 Kollektiv (20 Kollegen)	Medaille für ausgezeichnete Leistungen im Wettbewerb
3 Kollegen	Verdienter Aktivist
302 Kollegen, davon 88 Frauen	Aktivist der sozialistischen Arb.

Anläßlich des 25. Jahrestages der DDR wurden u. a. 25 Kolleginnen und Kollegen als "Vorbildlicher Verkehrsschaffender" ausgezeichnet. 290 Werktätige wurden mit einer Ehrenurkunde und Geldprämie bzw. Bild und 56 Kolleginnen und Kollegen mit einer Reise nach Leningrad geehrt. Diese hohen Auszeichnungen waren unserem Betriebskollektiv Anlaß zu neuen Initiativen und Verpflichtungen im Wettbewerb.

In den Arbeitskollektiven setzte sich die Arbeit nach sowjetischen Neuerermethoden immer mehr durch und wurde zu einer vorrangigen Aufgabe.
3.472 Werktätige (91,15 %) arbeiten nach der Bassow-Methode. So wurde die Anzahl der Arbeitsunfälle im Jahr 1974 gegenüber 1973 um 8 % und die Anzahl der Ausfallstunden infolge von Arbeitsunfällen um 24 % gesenkt.
Weiter wurde erreicht, daß

- die Anzahl der Einrücker und Verkehrsstörungen um 38,3 %,
- die Verkehrsunfälle um 33,6 % im Strab-Verkehr und
- die Verkehrsunfälle im KOM-Verkehr um 35,7 %

gegenüber dem Vorjahr gesenkt werden konnten. Ferner erfolgten Senkungen bei

- Schäden an Fahrleitungen, elektrischen Weichen und Signalanlagen um 16,5 %,
- Stromstörungen um 25,0 % und
- Entgleisungen und Schäden an mechanischen Weichen um 56,0 %.

3.146 Werktätige (82,53 %) arbeiten nach der Saratow-Methode. Im Bereich Verkehr legten 957 Fahrer (96,9 %) das persönliche Bekenntnis zur Qualitätsarbeit ab und fahren mit Namensschild. Auf Grund guter Qualitätsarbeit konnten 1.885 Belobigungen ausgesprochen werden.
Auf allen Baustellen wurde eine durchschnittliche Qualitätsnote von 1,37 erreicht.

Im Gegenplan werden per 31.12.1974 folgende Ergebnisse ausgewiesen:

Plan	Ist	%
1.998,2 TM	2.518,0 TM	126,0

Folgende Arbeiten wurden zusätzlich zum Plan übernommen und mit angegebenen Werten abgerechnet:

• Stahlbauarbeiten UW-Geblerstraße	10 TM
• Stahlbauarbeiten UW-West	30 TM
• Malerarbeiten an UW	15 TM
• Bauleistung Schiebebühne Tolkewitz	5 TM
• Aufstellung fahrbares UW am Hagedornplatz	977 Std.
• Montage einer Umzäunung am UW Cossebauder Straße	498 Std.
• für Ordnung und Sauberkeit anläßlich 25. Jahrestag	1000 Std.

Vorbildliche Leistungen in der Volkswirtschaftlichen Masseninitiative werden auch in unserem Betrieb immer mehr zu einer guten Tradition. So wurden im Berichtszeitraum Werte in Höhe von ca. 161.742,- Mark geschaffen. Das weist eine Steigerung im Vergleich zu 1973 um 22.701,- Mark aus.

Das Solidaritätsaufkommen betrug 93.825,- Mark. Hier ist eine Steigerung zum Vorjahr um 17.792,- Mark erreicht worden.

Insgesamt führte die höhere Qualität des sozialistischen Wettbewerbes unter der Führung der BPO und der BGL zu einer allseitigen Erfüllung und in vielen Positionen zu einer Übererfüllung des Planes 1974.
Damit schuf sich unser Betriebskollektiv eine gute Ausgangsbasis für den Plananlauf 1975 und den Wettbewerb zu Ehren des 30. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus durch die Sowjetarmee.

1.2.2. Haushaltbuch

Die Arbeit mit dem Haushaltbuch hat sich im Laufe des Jahres 1974 in allen Bereichen qualitativ verbessert. Das kommt besonders in dem Bemühen zum Ausdruck, solche Kennziffern festzulegen, die von den Werktätigen auch beeinflußbar sind.
Das Prinzip des Kosten-Nutzen-Denkens setzte sich weiter durch, und es wird eingeschätzt, daß sich das Haushaltbuch immer stärker zu einem wichtigen Instrument der Führung und Abrechnung des sozialistischen Wettbewerbes entwickelt.

Mit Ablauf des Jahres 1974 existierten im gesamten Betrieb 133 Haushaltbücher, die sich auf die einzelnen Bereiche wie folgt verteilen:

Betriebsdirektor	2 Haushaltbücher
Bereich Verkehr	32 Gaushaltbücher
Bereich Fahrzeuginstandh.	50 Haushaltbücher
Bereich Verkehrsanlagen	20 Haushaltbücher
Bereich Entw. u. Org.	1 Haushaltbüch
Bereich Kader u. Bildung	26 Haushaltbücher (alles Lehrbrigaden)
Bereich Ökonomie	1 Haushaltbuch
Bereich Hauptbuchhalter	1 Haushaltbuch
Gesamt	133 Haushaltbücher

Alle Bereiche legen die Erfüllung der Haushaltbücher und der Wettbewerbsverpflichtungen als Basis für die Zahlung der Jahresendprämie zugrunde und wahren so die Einheit zwischen Haushaltbuch und Wettbewerb.

Im Vergleich zu den Bereichen Verkehr und Fahrzeuginstandhaltung, die bei der Festlegung von Kennziffern im Haushaltbuch die besten Erfahrungen sammelten und Vergleichswerte zugrunde legten, die eine konkrete Aussage des Erfüllungsstandes ermöglichen, hatte der Bereich Verkehrsanlagen den größeren Aufholebedarf. In diesem Bereich sind große Anstrengungen im Gange, um auf der Grundlage von Erfahrungen der Bereiche Verkehr und Fahrzeuginstandhaltung die Arbeit mit dem Haushaltbuch qualitativ zu verbessern.

Im allgemeinen wurde nach folgenden Kennziffern bewertet:

- Produktivstunden je VbE
- Nkm
- Energie- und Treibstoffverbrauch
- Reparatur- und Materialkosten
- Schadensumme an verschuldeten Verkehrsunfällen
- Erlös sowie übrige Kosten

Öffentliche Führung und monatliche Auswertung der Kennziffern hatten maßgeblichen Anteil an den guten ökonomischen Ergebnissen der Meisterbereiche und am gesamten Betriebsergebnis.

U.a. konnten folgende Ergebnisse erreicht werden:

<u>Materialeinsparungen</u>

Brennstoffe	516 t	=	33.458,89 Mark
Farben und Lacke Tra.		=	2.832,12 Mark
Farben und Lacke Bla.		=	1.920,84 Mark
Dest. Wasser	31.275 kg	=	1.563,75 Mark

Im Bereich Verkehr erfolgte eine Kostensenkung von

407,6 TM davon 231,3 TM Material
100,2 TM Energie

<u>Reparaturkosteneinsparung</u>

KOM/Dispatcher	=	256,9 TM
Obus	=	76,8 TM
Elbfähren	=	5,9 TM
Reparaturwagenbr.	=	6,9 TM
Energieeinsparung Strab/Obus	=	64.000,00 Mark

<u>Treibstoffeinsparung</u>

KOM/Dispatcher	=	61,6 TM
Reparaturwagenbr.	=	5,2 TM
Elbfähren	=	5,7 TM

Als Prämiensumme für die abgegebenen und runderneuerten Reifen wurden an KOM-Brigaden 62.260 Mark im Haushaltbuch ausgewiesen.

1.3. Betriebssicherheit und Unfallanalyse

Die zielstrebige Arbeit der Schrittmacher, Kollektive, Leiter und nicht zuletzt der gesellschaftlichen Organe bei Durchsetzung sowjetischer Neuerermethoden und die gute politisch-ideologische Erziehungsarbeit innerhalb der einzelnen Kollektive beeinflußten die Unfallentwicklung des Jahres 1974 besonders positiv.

Im Berichtszeitraum ereigneten sich 517 BBU gegenüber 1o19 im Jahre 1973. Das entspricht einer Senkung von 49,3 %. Dabei ist ebenfalls positiv einzuschätzen, daß das Personalverschulden ebenfalls von 146 auf 95 zurückging. Die Senkung beträgt 33,6 %. Durch die weitere Einführung neuer T4D und damit verbundener höherer Materialkosten stiegen die Schäden gegenüber 1973 von 4o9.9o4,-- M auf 5o3.2o6,-- M, also eine Steigerung um 18,6 %. Ein realer Vergleich der Kosten ist erst nach dem Einsatz von T4D auf allen Linien möglich. Unser Fahrpersonal ist an den Kosten mit 21 % gegenüber 1973 mit 19,5 % schuldhaft beteiligt.

Verunglückte Personen 1974

I. Strab	1974	1973	
tödlich	4	9	
schwer	13	16	
leicht	34o	51o	
	357	535	Senkung 178 = 33,2 %

Positiv ist dabei die Senkung der Bremsunfälle von 356 auf 191, ein Zeichen dafür, daß sich die Fahrer und Fahrgäste den neuen Fahreigenschaften des T4D in erweitertem Maße angepaßt haben. Die schuldhaften BBU und PU wurden vorwiegend von Kollegen mit einem Lebensalter zwischen 26 und 35 Jahren und einem Dienstalter zwischen 1 und 5 Jahren verursacht.

Von 1o4 schuldhaften Unfällen wurden 79 von Männern und 25 von Frauen verschuldet.
Alle im Berichtszeitraum verschuldeten Unfälle wurden entsprechend den gesetzlichen und betrieblichen Richtlinien ausgewertet. Es wurden 52 Kollegen/innen materiell zur Verantwortung gezogen. Wegen wiederholter Pflichtverletzungen und Disziplinschwierigkeiten wurden 1974 13 Kollegen/innen vorübergehend vom Fahrdienst zurückgezogen. 1973 waren es dagegen 25.

Überwachung durch die Gruppe Verkehrstechnik

Durch die Gruppe Verkehrstechnik und die Meister der einzelnen Meisterbereiche wurden die Fahrer laufend schwerpunktmäßig überwacht. Festgestellte Beanstandungen wurden gründlich im Kollektiv ausgewertet. In den einzelnen Dienststellen wurden spezielle Kontrollen beim Ausrücken in Bezug auf Alkohol durchgeführt. Es gab dabei keine Beanstandungen. Durch das zentrale Verkehrssicherheitsaktiv wurden 2 Großkontrollen durchgeführt. Diese bezogen sich in erster Linie auf das ordnungsgemäße Befahren von Gleiskreuzungen und -anlagen sowie auf Pünktlichkeit. Dabei festgestellte Beanstandungen wurden in den Kollektiven ausgewertet und entsprechende Disziplinarverfahren durchgeführt. Die Entgleisungen konnten durch weitere Erneuerung von G eisanlagen und Weichen von 91 auf 55 = 39,6 % gesenkt werden. Durch Fahrpersonal wurden 9 Entgleisungen durch Nichtbeachten der Weichenstellung verschuldet.

KOM-/Obus-Sektor

Im Jahre 1974 entwickelte sich das Verkehrsunfallgeschehen gegenüber 1973 positiv:

1974 = 167 VU
1973 = 234 VU Senkung 67 = 28,7 %

Die schuldhaft beteiligten VU wurden von 42,7 % auf 37,1 % gesenkt.

Verunglückte Personen:

	1974	1973	
tödlich	1	1	
schwer	1	9	
leicht	64	104	
	66	114	Senkung 48 = 42,1 %

An Sachschaden entstand:

	eigenes Verschulden	fremdes Verschulden	
	M 18.774,--	M 56.103,--	
		= 74.877,-- M	
gegenüber 1973		= 47.329,-- M	
		+ 27.548,-- M	= 58,2 % Steigerung

Hauptursachen:

Auffahrt Strab auf Fremdfahrzeuge	4
Verletzung der Vorfahrt	14
Falsches Überholen	38
Seitliches Verschätzen	26
Nichtbeachten der rückw. Verkehrslage	18
Sonstige Ursachen	

KOM/Obus-Sektor:

Auffahrt Kfz. auf Fremdfahrzeuge	2o
Rückwärtsfahren	9
Verletzung der Vorfahrt	26
Falsches Überholen	11
Seitliches Verschätzen	41
Fahrbahnverhältnisse	14
Sonstige Ursachen	26

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

- Neuer komplexer Wettbewerb zwischen Werkstätten und Verkehr mit Hauptziel Qualität
- verstärktes Arbeiten nach Qualitätskennziffern durch sozialistischen Wettbewerb
- weitere Anwendung von sowjetischen Neuerermethoden zur Senkung der Unfallziffern und Verbesserung der Qualität der Arbeit
- laufende Schulung und Anleitung der Verkehrsaufsicht durch die VP, Abt. Verkehrspolizei
- intensive Zusammenarbeit mit der Fahrschule zur Ergründung der Ursachen von verschuldeten Unfällen bei Kollegen mit geringer Fahrpraxis
- weitere Durchführung von Großkontrollen durch das ZVSA und
- weitere Maßnahmen zur politisch-ideologischen Erziehungsarbeit der Abteilungsleiter und Meister mit dem Fahrpersonal.

Arbeitsunfallanalyse

Das ganze Jahr 1974 war in allen Bereichen des Betriebes auf die Anwendung bzw. Durchsetzung von Bassow-Initiativen ausgerichtet. In allen Kollektiven sorgten Schrittmacher und Gewerkschaftsfunktionäre sowie staatliche Leiter immer wieder dafür, daß nicht vergessen wurde:

> Unfälle verhüten, das verlangt hohe Arbeitsordnung, Arbeitsdisziplin und beste Arbeitsvorbereitung. Initiativen dafür kann man aber nicht befehlen, das muß anerzogen werden.
>
> Hohe Ordnung, Disziplin und Sicherheit gehören zum Wesen der kommunistischen Arbeit. Sie sind Ausdruck dafür, daß man sich voll gegenüber der Gesellschaft verantwortlich fühlt.
> Wo Ordnung herrscht, dort gibt es keine Verluste, dort gibt es eine hohe Produktivität. Wo volle Sicherheit gewährleistet wird, dort kommt niemand zu Schaden. Wo niemand zu Schaden kommt, dort braucht

auch niemand für Schaden aufkommen.
Keine Verluste, hohe Produktivität, Gesundheit aller - das nützt allen!

Das Unfallgeschehen 1974 beweist das:

1973	258 Unfälle	
1974	238 Unfälle	Senkung 2o = 7,7 %

Ausfallstunden 1973 = 39140 Std.
1974 = 29894 Std. Senkung 9246 Std. = 23,6 %

Unfallfrei arbeiteten:

im Direktionsbereich Verkehr:	Abt. Verkehrstechnologie und Ökonomie
im Direktionsbereich Fahrzeuginstandhaltung:	Gruppe Strab-Werkstatt Trachenberge
	Fähren
im Direktionsbereich Verkehrsanlagen:	Unterwerke
	E-Anlagen
im Direktionsbereich Entwicklung und Organisation:	alle Arbeitsbereiche
im Direktionsbereich Kader und Bildung:	alle Arbeitsbereiche (außer Berufsausbildung)

Unfallschwerpunkte	1974	1973
Fehltreten	46	54
Gesellschaftliche Tätigkeit	8	25
Wegeunfälle	38	24
Werkzeuge ohne elektr. Handwerkzeug	37	24
Wegeverkehrsunfälle	18	2o
Rollende Beförderungsmittel	15	14
Schienengeb. Beförderungsmittel	22	13
Transport von Hand	18	13

Ausfall von Arbeitskräften infolge AU (täglich)

	1974	1973
Bereich Verkehr	7,o	8,3
Bereich Fahrzeuginstandhaltg.	1,5	3,o
Bereich Verkehrsanlagen	2,9	2,7
Bereich Lehrlinge	1,6	2,o
Bereich Verwaltung	o,4	1,5
	13,4	17,5

Durch Pflichtverletzungen im Arbeits-, Gesundheits- und Brandschutz, die der Betrieb gem. § 98 GBA zu vertreten hat, wurden AU verursacht:

	1974	1973
Bereich Verkehr	38	31
Bereich Fahrzeuginstandhaltg.	6	18
Bereich Verkehrsanlagen	12	12
Bereich Lehrlinge	4	6
Bereich Verwaltung	2	3
	62	7o

Hauptursachen der AU laut Untersuchungsergebnis:

Trotz Verpflichtung zur Anwendung der Bassow-Initiative sind mangelhafte Ordnung und Disziplin immer noch die Hauptursachen dieser Unfallschwerpunkte. Die produzierenden Bereiche des Betriebes sind in der Bekämpfung von AU im Vergleich zum Vorjahr wie folgt erfolgreich gewesen:

1. Platz	Bereich Fahrzeuginstandhaltung Senkung des Unfallfolgequotienten um	51 %
2. Platz	Berufsausbildung Senkung des Unfallfolgequotienten um	19 %
3. Platz	Bereich Verkehr Senkung des Unfallfolgequotienten um	12 %
4. Platz	Bereich Verkehrsanlagen Senkung des Unfallfolgequotienten um	0 %

Schlußfolgerungen

1975 müssen die Arbeits-, Wege- und Wegeverkehrsunfälle weiter gesenkt werden. Es soll in allen Bereichen des Betriebes die in den Betrieben der Sowjetunion eingeführte Kontrollmethode der drei Leitungsebenen angewandt werden. Sie beinhaltet folgendes:

- tägliche Kontrolle des Zustandes der Arbeitsplätze durch den Meister, zusammen mit dem Arbeitsschutzobmann;
- wöchentliche Kontrolle des Zustandes der Arbeitsplätze durch den Bereichsleiter bzw. Gruppenleiter, zusammen mit einem Mitglied der AGL-Arbeitsschutzkommission;
- monatliche Kontrolle des Zustandes der Arbeitsplätze durch den Abteilungsleiter, zusammen mit dem Vorsitzenden der AGL-Arbeitsschutzkommission oder einem ehrenamtlichen Arbeitsschutz-Inspektor.

- Die guten Ergebnisse des Jahres 1974 fordern den Kampf um den Titel "Bereich der hervorragenden Qualitätsarbeit und vorbildlichen Disziplin, Sicherheit und Sauberkeit" 1975 verstärkt zu führen und als Bestandteil jeden Wettbewerbes zu machen.

- Teilerfolge sind 1974 in allen Bereichen zu verzeichnen.

1.4. Durchführung de · Inventuren

Vorbereitung

Lt. Anordnung über die Durchführung von Inventuren in der volkseigenen Industrie, den Inventurrichtlinien des Betriebes vom 4. 1. 71 und des Terminplanes für Inventuren 1974 wurden alle vorgesehenen Inventuren zur Gewährleistung eines exakten Ausweises und der Kontrolle des Volksvermögens sowie zur Aufstellung realer Eröffnungs- und Jahresabschlußbilanzen durchgeführt.
Die zur ordnungsgemäßen Vorbereitung und Durchführung der Inventuren erforderlichen Inventurpläne und -listen wurden ausgearbeitet und herausgegeben. Die Belehrung und Anleitung der Inventurverantwortlichen wurde termingerecht durchgeführt.

Durchführung

a) Permanente Inventuren der richtsatzgebundenen Materialbestände

Die permanenten Inventuren wurden ordnungsgemäß und termingerecht entsprechend des Inventurplanes durchgeführt. Die aufgetretenen Differenzen überschreiten nicht die zulässigen Toleranzen und liegen in einem vertretbarem Rahmen.

b) Stichtagsinventuren

Unfertige Leistungen per 3o. 4. 74

Der Gesamtwert der Inventur der unfertigen Leistungen per 3o. 4. 74 für Aufträge aus dem Jahr 1973 und früher beträgt 719.482,6o M. Den wertmäßig größten Anteil nehmen dabei die unvollendeten Investitionen ein. Um diese Werte zu vermindern, ist die sofortige, kontinuierliche Abrechnung fertiggestellter Aufträge strenger zu kontrollieren.

AS-Kleidung, Werkzeuge, Ausrüstung des Brandschutzes

Die Inventuren der AS-Kleidung und der Werkzeuge verliefen ordnungsgemäß und termingerecht.
Die Auswertung und der Abschluß der Inventuren der Ausrüstung des Brandschutzes und der Feuerlöscher verzögerte sich aufgrund der Klärung der Differenzen.

Fachbücher

Die Abstimmung ergab, daß alle registrierten Buchbestände, bis auf 4 Fachbücher, die als Verlust gemeldet werden mußten, vorhanden sind und bei der Inventur körperlich erfaßt wurden. Die Durchführung der Inventur erwies die Notwendigkeit einer Überprüfung der Buchbestände auf ihre Aktualität.

Arbeitsmittel

Die nach Abschluß der Aufnahme durch die Grundmittelrechnung durchgeführte Auswertung ergab einige Differenzen. Die fehlenden Arbeitsmittel mußten nachträglich aufgenommen und die zusätzlich vorgefundenen durch die Grundmittelrechnung inventarisiert werden.

Material für Betreuungseinrichtungen

Der Verlauf und der Abschluß dieser Inventur kann als gut eingeschätzt werden. Die Abstimmung ergab keine Differenzen.

Stichtagsinventuren per 31. 12. 1974

Die Inventuren wurden entsprechend des Inventurplanes ordnungsgemäß und termingerecht durchgeführt.

Auswertung

Insgesamt kann eingeschätzt werden, daß sich die Vorbereitung und Durchführung in Zusammenarbeit mit den Inventurverantwortlichen sowie die Auswertung in den einzelnen Aufnahmebereichen weiterhin gefestigt und verbessert hat. Nach Fertigstellung, Abstimmung und Auswertung jeder Inventur wurden Abschlußprotokolle mit entsprechenden Festlegungen und Terminen zur Klärung bestehender Mängel und Differenzen angefertigt.
Die Kontrolle der Auflagen aus den Abschlußprotokollen ist jedoch zu verstärken und die Termineinhaltung von den betreffenden Bereichen zu fordern. Ebenso ist die Klärung der Differenzen präziser und in kürzerer Zeit durchzuführen. Dabei ist auch die Unterstützung der entsprechenden Bereiche zu verbessern.

1.5. Stand der Vorbereitung und Einführung der EDV

Schwerpunkte der Arbeiten zur weiteren Anwendung der EDV im Betrieb waren die Anpassungsarbeiten und organisatorischen Maßnahmen zur Einführung der Projekte

"Abrechnung und Analyse der Arbeitskräfte und des Lohnes" und

- "Abrechnung des Materials".

Die Anpassung des Projektes "Arbeitskräfte- und Lohnrechnung" wurde realisiert für die monatliche Abrechnung einer Betriebseinheit ab 1. Januar 1975. Danach werden alle Verkehrs- und Verwaltungsbereiche umgestellt.
Es wurden neue Belege eingeführt, Schulungen durchgeführt, Organisations-und Arbeitsanweisungen ausgearbeitet und Parallelläufe für das Meisterbereich Linie 8 durchgeführt. Infolge Änderungen gesetzlicher und betrieblicher Bestimmungen sowie Rationalisierungsmaßnahmen der VESK am Projekt mußten zusätzliche, nicht geplante Anpassungsarbeiten durchgeführt werden.
Als Interessenten für die Nachnutzung des Projektes traten die Nahverkehrsbetriebe Rostock und Erfurt in Erscheinung.

Für das Projekt "Materialrechnung" wurden 1974 u. a. folgende Arbeiten durchgeführt bzw. abgeschlossen:

- Maschinelle Ermittlung des Materialverrechnungspreises
- einheitliches Schlüsselsystem für alle Materialartikel
- Einführung von Primärbelegen und Schulung zum Erfassen der Materialstammdaten
- Anpassungsarbeiten für die Stammdatenerfassung
- Materialkatalog
- Erfassung der Materialstammdaten
- Programmierung Bestandsersterfassung

Damit wurden die Grundlagen geschaffen, daß das Projekt 1975 in die Praxis übergeleitet werden kann.

Für das Projekt "Berechnung von Werkstattzeichnungen für den Gleisbau" wurden weitere zwei Rechnerläufe programmiert, so daß zur endgültigen Fertigstellung des Projektes nur noch zwei weitere Rechnerläufe zu programmieren sind.

Mit der VESK wurde gemeinsam am Projekt "Fahr- und Wagenlaufplanung" gearbeitet, wobei seitens des Betriebes vorwiegend Unterlagen für die Primärorganisation und die Datenbank geliefert sowie das Projekt fachlich beurteilt wurde.

Zusätzlich zu den Planaufgaben wurde ein Rechnerlauf für das Instandhaltungsprojekt "Verschleißforschung" erarbeitet.

Als Bestandteil der Erhöhung der Leitungsorganisation wurden auf dem Gebiet der EDV erste sichtbare Teilergebnisse geschaffen.
Die Aufgabe besteht weiterhin darin, durch eine noch höhere Effektivität und Qualität die Wirksamkeit der Organisationsform und den gesamten Prozeß der Vorbereitung und Überleitung in die Praxis leitungsseitig weiter zu qualifizieren, um dem politischen Anliegen der Senkung des Verwaltungsaufwandes gerecht zu werden.

1.6. Durchsetzung des Einheitlichen Systems von Rechnungsführung und Statistik

Ausgehend von der Erkenntnis, daß Rechnungsführung und Statistik ein wichtiges Instrument der Lenkung und Leitung des Betriebes ist, wurde auch 1974 weiter an der Qualifizierung einzelner Rechnungen des Systems gearbeitet.

In der Grundmittel-, Investitions- und Finanzrechnung wurde die Erfassung und Abrechnung in guter Qualität durchgeführt.

Durch die Finanzrechnung konnte die Staatliche Berichterstattung zu den vorgeschriebenen Terminen abgeliefert werden.

Hervorzuheben ist, daß bereits am 6. 2. 1975 der Jahresabschluß in Form einer Bilanzabnahme durch die Staatliche Finanzrevision ohne Auflagen bestätigt werden konnte.

An der Umstellung der Materialrechnung auf EDV wurde im Jahr 1974 zielstrebig gearbeitet.
Es wurden alle Vorbereitungen getroffen, daß der Übergang im Jahr 1975 erfolgen kann.

In der Arbeitskräfterechnung wurden gleichfalls im Jahr 1974 die Vorarbeiten zur Umstellung auf das EDV-Lohnprojekt abgeschlossen.
Die Testläufe bestätigten die Richtigkeit des Projektes, so daß ab 1. 1. 1975 das Meisterbereich 8 voll über EDV abgerechnet werden konnte.
Nach Auswertung der ersten Abrechnung werden Entscheidungen bezüglich der Einbeziehung weiterer Meisterbereiche und Abteilungen getroffen.

Die Kostenrechnung konnte in abrechnungstechnischer Hinsicht ihren Anforderungen gerecht werden.

Es ist notwendig, ihre Aussagekraft durch Vereinheitlichung und Vereinfachung zu erhöhen.
Die gebildete Arbeitsgruppe konnte im Jahr 1974 infolge Personalausfälle nicht wirksam werden.
Die Abrechnung auf Meisterbereiche im Verkehr hat sich bewährt. Im Jahr 1975 erfolgt auch die Planung auf dieselben.

In der Nutzensabrechnung konnten keine Fortschritte erzielt werden.
Hier soll eine Regelung durch den Arbeitskreis Rechnungsführung und Statistik der Hauptverwaltung Kraftverkehr erfolgen.

Gesamtübersichten und Analysen wurden termingerecht und in guter Qualität geliefert.
Es muß aber in Zukunft erreicht werden, daß die Auswertung derselben in Verbindung mit den Leitern der ökonomischen Gruppen der Linienbereiche kontinuierlich erfolgt, um gewonnene Erkenntnisse schnellstmöglich praxiswirksam zu machen.

2. Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts

2.1. Wissenschaftlich-technische Probleme und deren Lösung

- Zur verstärkten Nutzung des wissenschaftlich-technischen und politischen Potentials der Hochschule für Verkehrswesen wurden im Rahmen des Staatsplanthemas 4.11.00 sowie auf der Grundlage der Intensivierungsprogramme der Direktionsbereiche Rationalisierungsthemen zur Untersuchung und zur Lösung übergeben. Diese Rationalisierungsthemen waren gleichzeitig Bestandteil des Planes Wissenschaft und Technik 1974.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Themenkomplexe:

156/Fr-1-74	Erarbeitung von Vorschlägen zur Verbesserung des Dispatchersystems (eingeschlossen Entstör- und Havariedienst)
157/Fr-1-74	Untersuchung über Möglichkeit und Zweckmäßigkeit des weiteren Einsatzes von Oberleitungsbussen im Gebiet der DDR am Beispiel des Oberleitungsbetriebes in Dresden
158/Fr-1-74	Effektiver Einsatz der im Rahmen der Einführung der Stadtschnellbahn Dresden vorgesehenen Kapazitäten der beteiligten Verkehrsbetriebe (Fahrzeuge und Anlagen) sowie Möglichkeiten der Nutzung von Teilkapazitäten
159/Fr-1-74	Spezialisierung der Instandsetzung von KOM der am ÖPNV beteiligten Verkehrsbetriebe im Ballungsgebiet Oberes Elbtal
160/Fr-1-74	Untersuchung über die zweckmäßigste Auslegung der Energieversorgungsanlagen auf dem Streckenteil Hauptbahnhof - Abzweig Reick
161/Fr-1-74	Entwicklung eines ferngesteuerten Masttrennschalters
162/Fr-1-74	Zweckmäßigkeit und Nachweis der höheren Effektivität bei Bildung eines Zweckverbandes bzw. einer anderen Organisationsform
163/Fr-1-74	Die Weiterentwicklung der Planung und wirtschaftlichen Rechnungsführung im Personenverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Förderung der Verkehrskooperation im ÖPNV

Die Themen 156, 157 und 160 wurden seitens der Hochschule für Verkehrswesen abgeschlossen und wurden bzw. werden entsprechend den materiell-technischen Voraussetzungen etappenweise in die Praxis übergeleitet.

Zur weiteren Qualifizierung der Zusammenarbeit und zur produktionsreiferen und wirksameren Themenbearbeitung seitens der Hochschule für Verkehrswesen in Verbindung mit dem Betrieb wurden im zurückliegenden Zeitraum leitungsseitig Maßnahmen eingeleitet, die eine Erhöhung der Qualität, der Effektivität und der Aussagekraft zum Ziel haben. Insbesondere ging es bei der Organisation des Zusammenwirkens auch um die Problematik, daß in dem Untersuchungsergebnis Aussagen getroffen werden zur Minimierung des Investitionsaufwandes und der Festlegung von Maßnahmen zur Unterstützung bei der Überleitung abgeschlossener Aufgabenstellungen in die Praxis. Zu den abgeschlossenen Aufgabenstellungen erfolgt die Verteidigung der Ergebnisse in Form von Zwischen- und Abschlußkolloquien, wobei die Zielstellung besteht, zukünftig die Verteidigung an der Basis, unter Einbeziehung der Nutzerbereiche, vorzunehmen.

- Auf der Grundlage der Verwirklichung des sozialpolitischen Programms des VIII. Parteitages zur Verbesserung der Lebenslage der Bevölkerung in der Stadt Dresden und der damit in den Jahren 1974 bis 1980 zu errichtenden 34.167 Neubauwohnungen wurden die sich daraus ergebenden verkehrlichen Folgemaßnahmen zur Erschließung der Wohnungsstandorte und die sich ergebenden veränderten Verkehrsrelationen ermittelt und die erforderlichen Leistungen, die auf dem Gebiet der materiell-technischen Basis, der Sicherung der Arbeitskräfte und der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen des Betriebes notwendig sind, im 'Programm der technischen Entwicklung des Betriebes' ausgewiesen. Dieses Programm stellt gleichzeitig eine Fortschreibung des komplexen Rekonstruktionsprogrammes der Verkehrsmittel und Anlagen bis 1975 dar. Die Ergebnisse des überarbeiteten Rekonstruktionsprogrammes zur Erfüllung der verkehrspolitischen Aufgaben und der damit im Zusammenhang stehenden Schaffung der materiell-technischen Basis wurden durch eine Arbeitsgruppe, unter Leitung der Stadtplankommission beim Rat der Stadt, einer Überprüfung unterzogen und ein Standpunkt erarbeitet. Die im Material den einzelnen Jahren zugeordneten Maßnahmen sind absolute Voraussetzung, um die den Verkehrsbetrieben übertragenen Aufgaben zu bewältigen. Auf Grund dieser Aussage erfolgte zur 125. Ratssitzung am 29. 8. 1974 die Bestätigung des Programms der technischen Entwicklung als Arbeitsgrundlage.

Die konzipierte Entwicklungsrichtung, die auf breiter Ebene, unter Einbeziehung der Fachbereiche und der gesellschaftlichen Kräfte, kollektiv beraten wurde, stellt gleichzeitig die Grundlage mit dar für die Qualifizierung des Generalverkehrsplanes der Stadt Dresden.

- Ausgehend von der konzipierten technischen Politik des Betriebes, mit seinem langfristigen Investitionsprogramm Teil Bau, wurden die neuen Erkenntnisse zur Erhöhung des Entwicklungstempos der sozialistischen Produktion, zur Erhöhung der Effektivität, zur Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts und des Wachstums der Arbeitsproduktivität in den Intensivierungsprogrammen der Direktionsbereiche eingearbeitet und waren gleichzeitig mit Hauptbestandteil des inhaltlichen Anliegens der 5. Betriebskonferenz.

  Bei der Durchsetzung der sozialistischen Rationalisierung und der planmäßigen Organisierung der kollektiven Neuererbewegung zur Gewährleistung der Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe übernahm eine Vielzahl von Kollektiven des Betriebes hohe Verpflichtungen.

  Ausgehend von der Zielstellung als Initiativbetrieb im Planjahr 1974, durch bessere Meisterung der Aufgaben des wissenschaftlich-technischen Fortschritts, als Hebel zur Erhöhung des Leistungsvermögens, wurden vielfältige Initiativen und Aktivitäten im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbes entwickelt.
  Im Mittelpunkt stand dabei auch die wirksamere leitungsseitige Führung und Durchsetzung des Planes Wissenschaft und Technik, der kollektiven Neuererbewegung, der Messe der Meister von morgen, der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation und der Verbesserung der Leitungsstruktur sowie Leitungsorganisation.
  Mit all den eingeleiteten Maßnahmen wurde seitens des Betriebskollektivs ein wesentlicher Beitrag geleistet zur Stabilisierung der Verkehrsdurchführung und damit zur Erfüllung der den Verkehrsbetrieben übertragenen verkehrspolitischen Aufgaben.

2.2. Abrechnung des Planes Wissenschaft und Technik

Als Initiativbetrieb und in Vorbereitung des 25. Jahrestages der Deutschen Demokratischen Republik oblag dem gesamten Betriebskollektiv bei der Realisierung des Planes Wissenschaft und Technik eine hohe politische Verantwortung, Insbesondere ging es darum, den Prozeß der wissenschaftlich-technischen Durchdringung mittels des Planes Wissenschaft und Technik leitungsseitig zu beherrschen und alle Reserven sowie Potenzen zu erschließen.

Der Plan Wissenschaft und Technik war somit ein wichtiges Leitungsinstrument für die Durchsetzung der sozialistischen Rationalisierung, für die planmäßige Organisierung der komplexen Neuererbewegung, einschließlich der Messe der Meister von morgen. Inhaltlich stand im Mittelpunkt der zu lösenden Aufgaben die Erarbeitung effektiver Technologien, Senkung der Selbstkosten, die Vervollkommnung und Durchsetzung der wissenschaftlichen Arbeitsorganisation, Erhöhung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, die Fertigung von Arbeitsmitteln mit der Zielstellung der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen.
Zur besseren Erfüllung der Planaufgaben und der effektiveren Durchsetzung galt es, mittels des Planes Wissenschaft und Technik die Möglichkeiten und Wege zur Realisierung der Intensivierungsprogramme aufzuzeigen.
Der Plan Wissenschaft und Technik unterlag der Parteikontrolle, und durch die breite Einbeziehung der gesellschaftlichen Kräfte zeichnete sich bei der Realisierung der Aufgabenstellungen ein Umschlagen in eine neue Qualität ab. Von der überwiegenden Mehrheit der Beschäftigten des Betriebes wurde das politische Anliegen der zielstrebigen Realisierung der PWT-Maßnahmen mit einem hohen ideellen und ökonomischen Nutzeffekt richtig verstanden und durch eine hohe Bereitschaft und Qualitätsarbeit dokumentiert.
Der Erfüllungsstand wurde permanent analysiert und über die erzielten Ergebnisse Rechenschaft abgelegt.
Von den 71 geplanten Maßnahmen wurden 51 realisiert, mit einem Gesamtnutzen planwirksam und nach Überleitung in Höhe von 184,8 TM.
Folgende Maßnahmen, die von besonderer Bedeutung sind, wurden im Jahre 1974 realisiert bzw. konnte deren Vorbereitungsphase abgeschlossen und die Realisierung für das Jahr 1975 eingeleitet werden.

Bereich Verkehr

- Wartung und Pflege, insbesondere Reinigung der Fahrzeuge und Konzentration auf die vorhandenen Waschpunkte

Bereich Fahrzeuginstandhaltung

- Programm für den künftigen technologischen Ablauf in der Maschinenwerkstatt der Strab-Werkstatt Tolkewitz
- Entwicklung und Bau einer Prüfvorrichtung zur Durchführung der elektrischen Funktionsprobe über die ESW-Kupplung
- Studie über den Einsatz eines Leistungs- und Bremsprüfstandes für KOM in Blasewitz

- Schaffung einer graphischen Übersicht für KOM und Wirtschaftsfahrzeuge
- System einer Registrierung der Reparaturdaten für KOM
- Veränderung der Motor-Ölwechseltechnologie im Bereich Kfz-Instandhaltung

Bereich Verkehrsanlagen

- Erarbeitung einer Technologie für den Einbau von Bitumenkies als Füllmaterial in Plattenfugen
- Einführung von oberirdischen Kabelverteilern mit beweglichen Trennstellen
- umfassender Korrosionsschutz im Fahrleitungsnetz zur Erhöhung der Standzeit der Fahrleitungsteile auf 15 Jahre
- Konstruktion und Bau von Baustellen-Signalanlagen

Bereich Entwicklung und Organisation

- Abrechnung und Analyse der Arbeitskräfte und des Lohnes mittels EDV
- Einführung der Materialrechnung mittels EDV
- veränderte Organisationsform des Postzustellsystems

Neben diesen Maßnahmen mit einem ökonomischen Nutzen, die 1974 bzw. 1975 übergeleitet und damit planwirksam werden, gibt es eine Vielzahl von realisierten Aufgabenstellungen mit einem idsellen Nutzen.
Aus dem Plan Wissenschaft und Technik 1974 werden planmäßig 1975 17 Aufgabenstellungen fortgeführt.
Bei einer komplexen Wertung der Realisierung des Planes Wissenschaft und Technik muß eingeschätzt werden, daß die Zielstellung erfüllt wurde.

Die nachfolgende Abrechnung nach Planteil I und II sowie nach Bereichen gibt einen genauen Überblick über den Erfüllungsstand.

Abrechnung des Planes Wissenschaft und Technik

Bereich		Anzahl der Maßnahmen geplant	realisiert	abgesetzt	Fortführung im Jahre 1975	Aufwand geplant TM	in Anspruch genommen TM	Nutzen geplant TM	erreicht TM
Teil I									
Forschung und Entwicklung	Verkehr	2	1	1	-	-	-	-	-
	Fahrzeug-instandhltg.	12	9	-	3	18,8	13,8	50,0	51,7
	Verkehrsanl.	6	4	1	1	3,0	3,0	35,0	10,2
	Entwicklung u.Organisat.	9	6	-	3	145,5	200,9	180,0	-
	Kader und Bildung	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fremde	8	3	-	5	-	-	-	-
	zusammen	37	23	2	12	167,3	217,7	265,0	61,9
Teil II									
Verwirklichung d.wissenschaftl.-techn. Fortschritts	Verkehr	3	3	-	-	1,5	1,8	1,6	28,9
	Fahrzeug-instandhltg.	12	8	1	3	71,0	34,0	3,0	3,0
	Verkehrsanl.	6	5	-	1	44,0	44,0	125,0	91,0
	Entwicklung u.Organisat.	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kader und Bildung	13	12	-	1	8,1	8,1	-	-
	Fremde	-	-	-	-	-	-	-	-
	zusammen	34	28	1	5	124,6	87,9	129,6	122,9
Teil I und II		71	51	3	17	291,9	305,6	394,6	184,8

2.3. Neuererbewegung einschließlich Messe der Meister von morgen

Im Planentwurf sowie im sozialistischen Wettbewerb und als Verpflichtung im BKV wurde die Zielstellung der Erarbeitung eines ökonomischen Nutzens aus der Neuererbewegung in Höhe von 750,0 TM aufgenommen.
Da mit dem erarbeiteten Nutzen aus dem Planjahr 1973 in Höhe von 1.366.139,-- M Maßstäbe gesetzt worden sind und der Betrieb für das Planjahr 1974 als Initiativbetrieb benannt wurde, setzte sich das Betriebskollektiv nach umfassender Diskussion mit den Werktätigen auf der Vertrauensleute-Vollversammlung am 10. 1. 1974 das neue Ziel, 15 % über den erbrachten ökonomischen Nutzen des Planjahres 1973 = 1.571,0 TM zu erarbeiten.
Unter Einbeziehung aller Beschäftigten des Betriebes wurden zur Aktivierung der Neuererbewegung und zur Erreichung dieser Zielstellung umfassende Aktivitäten ausgelöst. Insbesondere wurden auf der Grundlage der betrieblichen Führungsdokumente den Neuerern und Rationalisatoren, einschließlich den Jugendlichen, in der Bewegung der Messe der Meister von morgen Schwerpunktthemen vorgegeben.
Die schöpferische Mitwirkung des Betriebskollektives sowie die eingeleiteten leitungsseitigen Maßnahmen und die praktizierte Öffentlichkeitsarbeit führten letzten Endes dazu, daß auf der Vertrauensleute-Vollversammlung am 28. 8. 1974, als ein Beitrag des Betriebes gegenüber der Volkswirtschaft, die Zusatzverpflichtung übernommen werden konnte, 25 % des ökonomischen Nutzens gegenüber dem Ergebnis 1973 = 1.708,0 TM darüber hinaus zu erarbeiten.

Per 19. 12. 1974 konnte das Ergebnis in der Neuererbewegung mit 2.033,0 TM abgerechnet werden.
Es ist erstmalig, daß auf dem Gebiet der kollektiven Neuererbewegung der Betrieb die 2-Millionen-Grenze überschritten hat.

Mit diesen positiven Ergebnissen wurden die Verpflichtungen des Betriebskollektives dreimal überboten, d. h., gegenüber dem Ist-Wert 1973 wurden 48,8 % zusätzlich erarbeitet.

Diese Entwicklung läßt aber auch schlußfolgern, daß der Gesamtprozeß der leitungsseitigen Lenkung und Führung der Neuererbewegung besser beherrscht wurde und daß es durch die zielstrebige Organisierung gelang, betriebliche Reserven zu erschließen.

Bei der leitungsseitigen Führung hat sich insbesondere bewährt, daß die Frage der Durchsetzung der komplexen Neuererbewegung ständig unter Beschlußkontrolle der Direktoren, der APO- und BPO-Leitung sowie der Gewerkschaft stand.

Am Ergebnis der Neuererbewegung waren die einzelnen Direktionsbereiche wie folgt beteiligt:

Bereich	- 2 -	1.629.290,05 M
"	- 3 -	238.414,21 M
"	- 4 -	154.070,28 M
	Verwaltung	11.471,09 M
Summe		2.033.245,63 M

Eine sehr gute Entwicklung war bei der Messe der Meister von morgen zu verzeichnen.

Gegenüber der Realisierung von 19 geplanten Aufgabenstellungen als Jugendobjekt wurden auf der Betriebs-MMM 24 Exponate der Öffentlichkeit vorgestellt. Die gefertigten Exponate zeigten sehr anschaulich, daß bei richtiger Anleitung zum Handeln die Jugendlichen auf dem Gebiet der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts gewillt sind, ihren schöpferischen Beitrag zu leisten.
Das gesellschafts-politische Anliegen der MMM wurde vollauf erfüllt, und alle Exponate wiesen eine hohe Qualität auf.
Eine bestimmte Anzahl der Exponate wurde beim Treffpunkt Werkleiter in Verbindung mit dem Treffpunkt Stadtrat für Verkehfs- und Nachrichtenwesen gewürdigt.

Nach dem Delegierungsverfahren wurden auf der Stadtmesse 7 Exponate, auf der Bezirksmesse 2 Exponate sowie auf der Z-MMM in Leipzig ebenfalls 2 Exponate ausgestellt.

Die Jugendkollektive der Exponate

- Fugenverfüllmaschine und
- Prüfgerät für ESW-Kupplung

wurden durch den Vorsitzenden des Rates des Bezirkes sowie durch den Verkehrsminister mit hohen Auszeichnungen geehrt.

Die Ergebnisse der MMM im Planjahr 1974 und die Würdigung der Leistungen wirkten sich auch stimulierend aus, so daß gegenüber der geplanten Vergabe von Aufgabenstellungen in Vorbereitung der MMM 1975 von 15 Jugendobjekten beim Treffpunkt Werkleiter 27 übergeben werden konnten.

Für die Vorbereitung und Durchführung der MMM gab es eine spezielle Leitungskonzeption und um den Führungsprozeß weiter zu qualifizieren, wurde für das Planjahr 1975 festgelegt, daß für die anzufertigenden Exponate jeweils ein bewährter Praktiker über die Jugendkollektive die Patenschaft übernimmt. Bereits zum heutigen Zeitpunkt wird sehr aktiv und schöpferisch an der Lösung der 1975 vorzustellenden Messe-Exponate gearbeitet.
Die Fertigung der Exponate steht ebenfalls unter Parteikontrolle.

3. Erfüllung der Verkehrsleistung

3.1. Linienführung

Straßenbahn

Linie	1	Cossebaude - Johannstadt	13,7 km Länge
"	2	Cotta - Laubegast	13,0 " "
"	3	Wilder-Mann - Plauen	9,1 " "
"	4	Pillnitz - Radebeul West	24,8 " "
"	5	Südvorstadt - Weinböhla	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	11,2 " "
"	11	Bühlau - Plauen	14,5 " "
"	12	Coschütz - Niedersedlitz	17,4 " "
"	13	Reick - Übigau	15,2 " "
"	14	Kleinzschachwitz - Leutewitz	15,3 " "
"	31	Kreischa - Niedersedlitz	9,1 " "
" E	4	Loschwitz - Radebeul West	19,4 " "
" E	7	Wölfnitz - Industriegelände	11,5 " "
" E	13	Reick - Radebeul Ost	16,3 " "
			286,0 km Länge

Obus

Linie 61 Willi-Ermer-Platz - Bühlau 14,0 km Länge

Standseilbahn

Loschwitz - Weißer Hirsch 0,547 km Länge

Schwebeseilbahn

Loschwitz - Loschwitzhöhe 0,280 km Länge

Kraftomnibus-Sonderlinien

Platz der Einheit - Heidemühle	Linie 50	8,2 km Länge
Bühlau - Ullersdorf	Linie 51	5,0 km Länge
Hauptbahnhof-Pferderennbahn	Linie 53	6,6 km Länge
Staatsoperette Leuben-Bf.Neust.	Linie 54	11,1 km Länge
Flughafen-Hauptbahnhof	Linie 99	12,0 km Länge
Stadtrundfahrt im Auftrag von Dresden-Information		35,0 km Länge
		75,9 km Länge

Kraftomnibus

Linie 70	Pennrich-Wolfnitz	4,7 km Länge
Linie 71/91	Kaditz-Flughafen-Grenzstr.	15,5 " "
" 72	Mockritz-Luga	15,3 " "
" 73	Leubnitz-Bf.Heidenau	5,0 " "
" 74	Haltepunkt Trachau-Altcotte	6,3 " "
" 75	Haltepunkt Strehlen-Coppeln	5,5 " "
" 76	Mockritz-Lockwitz	13,3 " "
" 77	Flughafen-Bf.Dresden-Klotzsche VEB Flugzeugwerft	7,3 " "
" 78	Platz der Einheit-Flughafen	7,5 " "
" 80	Omsewitz-Klotzsche	24,0 " "
" 81	Wilschdorf-Pestalozziplatz	5,6 " "
" 82	Schillingplatz-Altdölzschen	3,8
" 83	Pillnitz-Graupa	5,9 " "
" 84	Schillerplatz - Rochwitz	5,4 " "
" 85	Blasewitz-Lockwitz	10,5 " "
" 86	Hammerweg-Heidepark straße	4,7 " "
" 87	Lockwitz-Borthen-Röhrsdorf	2,7 " "
" 88	Dobritz-Luga	4,3 " "
" 89	Coschütz-Freital Burgk	2,9 " "
" 90	Schillingplatz-Pesterwitz	4,7 " "
" 92	Cotta-Ockerwitz	3,3 " "
" 93	Leißig-Bühlau-Fernsehturm	7,4 " "
" 94	Leubnitz-Johannstadt	9,9 " "
" 95	Pillnitz-Söbrigen	3,6 " "
	Insgesamt:	179,6 km Länge

Folgende Veränderungen sind gegenüber 1973 bevölkerungswirksam geworden:

Linie 3: Am 26. Mai 1974 wurde der Straßenbahnbetrieb zwischen Altplauen (Fritz-Schulze-Str.) und Heinsberg (Cossmannsdorf) eingestellt. Der VEB Kraftverkehrskombinat Dresden nahm zum gleichen Zeitpunkt den Verkehr zwischen Willi-Ermer-Platz und Heinsberg (Cossmannsdorf) mit der Kraftomnibuslinie 3 A zu den gleichen Tarifbedingungen wie bisher auf. Der Betrieb erfolgt mit Gelenk-KOM. Die Wagenfolge beträgt im Berufsverkehr 5 Minuten (bisher 7,5 Min.) und im Tagesverkehr 10 Min. (bisher 15 Min.). Abend- und Nachtverkehr unverändert.
Ebenfalls seit 26. Mai 1974 verkehrt die Linie 3 zwischen Wilder Mann und Plauen über Platz der Einheit, Dr.-R.-Friedrichs-Brücke, Hauptbahnhof mit Tatra-Zweierzügen. Damit erhielten die Ortsteile Wilder Mann und Trachenberge einen Direktanschluß zum Hauptbahnhof.

Linie 4: infolge des Baufortschritts Innere Neustadt verkehrt die Linie 4 seit 15. Dezember 1974 zwischen Anton-/Leipziger Str. und Postplatz über Marienbrücke-Julian-Grimau-Allee

Linie 5: infolge des Baufortschritts Innere Neustadt verkehrt die Linie 5 seit 15. Dezember 1974 zwischen Strbf. Wickten und Wilhelm-Diecksmann-Str. über Bürgerstr., Großenhainer Str., Df.Neustadt, Platz der Einheit, Dr.-Rudolf-Friedrichs-Brücke, Pirnaischer Platz.

Linie 9: Seit 15. Dezember 1974 gelangen Tatra-Zweierzüge zum Einsatz

Linie 13: Seit 15. Dezember 1974 gelangen Tatra-Zweierzüge zum Einsatz. Deshalb wurde der Endpunkt Leubnitz aufgegeben und die Linie 13 ab Hugo-Borkner-Str. bis Strbf. Reick geführt.
Den Streckenabschnitt H.-Borkner-Str.-Leubnitz wird durch die KOM-Linien 75 und 94 bedient.

Linie 75: Die KOM-Linie 75 wurde ab 15. Dezember 1974 von Leu Leubnitz nach Ho Strehlen verlängert. Sie ersetzt damit den stillgelegten Streckenteil Leubnitz - H.-Borkner-Str. der Linie 13 und ermöglicht den Fahrgästen der Räume Goppeln/Leubnitzer Höhe die Fahrt bis Strehlen ohne Umstieg. Die Gemeinde Goppeln erhält eine konstante 30-Minuten-Wagenfolge (bisher 60 Minuten).

Linie 94: Die KOM-Linie 94 wurde ab 15. Dezember 1974 vom Pirnaischen Platz bis Leubnitz verlängert. Sie ersetzt damit ebenfalls den stillgelegten Streckenabschnitt Leubnitz-Hugo-Borkner-Str. der Linie 13 und stellt eine Direktverbindung für die Räume Leubnitz-Strehlen-Zoo zum Stadtzentrum her. Gleichzeitig wird die Wagenfolge im Streckenabschnitt Johannstadt-Pirnaischer Platz im Berufsverkehr von 15 auf 7,5 Min. verdichtet.

3.2. Erfüllung der Hauptleistung - Personenbeförderung -

3.2.1. Nkm - und a Pkm-Leistung Strab,Obus, KOM und Bergbahnen

	Nutzkilometer in T				angebotene Personenkilometer in Mill.			
	Plan	Ist	%	Ist 1973	Plan	Ist	%	Ist 1973
Stadtlinienverkehr								
Strab T4D	9.829,6	9.494,3	96,6	7.910,2	1.297,8	1.252,9	96,5	1.043,7
Strab sonstige Tr.	6.543,5	6.691,3	102,3	8.089,4	627,9	638,5	101,7	756,3
Summe Tr.	16.373,1	16.185,6	98,9	15.999,6	1.925,7	1.891,4	98,2	1.800,0
Strab T4D II	8.320,8	8.078,2	97,1	7.530,5	1.098,5	1.066,1	97,1	993,7
Strab B4D	8.004,1	7.383,1	92,2	6.236,5	1.144,8	1.055,4	92,2	891,7
Strab sonst.Bwg.	12.497,3	12.739,7	101,9	15.5[illegible]9,7	1.341,1	1.373,6	102,4	1.624,4
Bergbahnen	60,5	55,1	91,1	56,1	2,6	2,4	92,3	3,3
Obus-Tr.	941,9	835,8	88,7	1.424,2	88,5	78,6	88,8	133,8
Obus Anh.	941,9	819,2	87,0	1.417,0	30,1	26,2	87,0	50,8
KOM	9.184,3	9.382,8	102,2	8.036,5	1.064,4	1.086,1	102,0	899,0
- KOM f. Strab	-	18,4	-	30,2	-	3,7	-	6,0
- KOM f.Obus	-	20,0	-	252,4	-	2,5	-	38,2
- KOM f.Baust.mtT	-	225,0	-	254,6	-	24,7	-	27,3
KOM angemietet								
- Linienersatz	-	31,1	-	93,0	-	3,4	-	9,6
- Linie 3 A	-	690,4	-	-	-	106,3	-	-
- Ers.f.Bau	-	343,3	-	207,7	-	37,6	-	22,1
Summe	56.323,9	56.807,7	100,9	57.058,0	6.695,7	6.758,0	100,9	6.499,9
Ausflugslinienverk.								
KOM	57,8	71,8	124,2	171,4	5,3	6,6	124,5	10,7
Mietwagenverkehr								
Strab.Tr.	30,0	33,6	112,0	36,4	3,0	2,4	80,0	2,8
Strab.Bwg	30,0	30,6	102,0	33,1	3,4	2,5	73,5	2,7
KOM	559,9	758,6	135,5	707,5	19,9	33,5	168,5	28,7
Summe	619,9	822,8	132,7	777,0	26,3	38,4	146,0	34,2
insges.	57.001,6	57.702,3	101,2	58.006,4	6.727,3	6.803,0	101,1	6.544,9

- Erfüllung der Hauptleistung - Personenbeförderung

Die für das Jahr 1974 geplanten Verkehrsleistungen wurden sowohl bei Nkm wie auch beiaPkm erfüllt.

Nkm 1o1,2 % aPkm 1o1,1 %

Die Abweichung des Erfüllungsstandes bei Pkm resultiert aus dem verzögerten Einsatz von T4D auf den Linien 9 und 13 und durch den Einsatz von ET- bzw. MAN-Fahrzeugen bei Streckenteilungen durch Bauarbeiten (Loschwitzer Str. und Österreicher Str.)

- Nutzkilometerleistung - Strab, Obus, Kom

Strab:

Die geplante Leistung bei T4D, T4D II und B4D konnte nicht in vollem Umfang erbracht werden, obwohl eine wesentliche Steigerung gegenüber der Ist-Leistung 1973 erzielt wurde. Dem gegenüber wurde die Leistung bei Strab sonstige Triebwagen mit 1o2,3 % erfüllt.

Ursachen für diese Planabweichungen sind der verspätete Einsatz von T4D/B4D auf den Linien 9 und 13 und die durch umfangreiche Bauarbeiten erforderlichen Streckensperrungen und damit verbundenen Leistungsminderung im Strabsektor.

Baumaßnahmen mit längeren Streckensperrungen wurden u.a. durchgeführt

- Fetscherstr.
- Loschwitzer Str.
- Radb. West - Weinböhla
- Österreicher Str.
- Abzweig Hellerau - Hellerau
- Großbaumaßnahme Bühlau

- Nicht zu unterschätzen ist dabei noch die Anzahl der eingerückten Schadwagen mit km-Ausfall. Obwohl durch die wirksam gewordenen Maßnahmen im Gegensatz zum Vorjahr ein erheblicher Rückgang zu verzeichnen war, so wirkt sich der noch bestehende Ausfall durch Schadwagen negativ auf die km-Leistung aus.

Schadwagen	1973	1974	Senkung	%
	8243	5o98	3145	38,2

- Die Nkm bei Triebwagen (gesamt) liegen um T 733,7 Nkm höher als im Vorjahr und zeigen somit eine positive Entwicklung. Es wird jedoch die Nkm-Leistung gesamt (Trbwg + Bwg) durch nichterbrachte Leistungen bei Beiwagen negativ beeinflußt. Ursachen dafür waren besonders die nicht erforderliche Leistung durch Bauarbeiten und Wagenmangel an B4D durch verspäteten Einsatz auf der Linie 3, wo vom September bis 14. Dezember 1974 Doppeltriebwagenzüge eingesetzt wurden.

- Weitere Ursachen der Nichterfüllung der Kom-Leistung-Strab liegen in den aufgetretenen Verkehrsstörungen durch Fahrzeugschäden, Entgleisungen, Fahrleitungsschäden, Energieausfall und Bahnbetriebsunfälle, die sich negativ auf die Fahrplanmäßige Leistung auswirkten.

Obus:

Die Minderleistung im Obusbetrieb gegenüber dem Vorjahr resultiert aus der teilweisen Umstellung des Obusbetriebes auf Kom und der damit verbundenen Ausmusterung von Obusfahrzeugen.
Die Ursachen der Minderleistung gegenüber dem Plan 1974 sind vorwiegend fahrzeugtechnische Ursachen, Fahrzeugmangel und Personalschwierigkeiten.

KOM:

Im Kombetrieb ist eine hohe Übererfüllung der geplanten Leistungen erzielt worden, obwohl auch hier fahrzeugtechnische Mängel sowie Personalschwierigkeiten zu Ausfällen führten.
Die Ursachen für die Übererfüllung sind:

- Schienenersatzverkehr für Bauvorhaben MtT mit eigenen Kom's
- Einsatz eigener Kom für Strab und Obus bei Wagenausfällen und Störungen
- Erhöhte Leistung im Kom-Linienverkehr infolge Umleitungen durch Straßenbauarbeiten Linien 61 (Kom), 72, 76, 80.
- Erhöhte Leistungen im Gelegenheits- u. Ausflugslinienverkehr.

- Leistungen in angebotenen Personenkilometern

Strab - Obus - Kom

Wie in der Tabelle ausgewiesen, wurden die geplanten Personen-Kilometer mit 101,1 % erfüllt.
Die Abweichungen von den geplanten Werten in den einzelnen Leistungsgruppen und Verkehrsmitteln sind analog der Unterschiede in der Leistungserfüllung Nkm begründet.
Außerdem erfolgte eine Verschiebung des typenmäßigen Fahrzeugeinsatzes bedingt durch Bauarbeiten und vom Plan abweichenden Fahrzeugzuführungen und Ausmusterungen.
Das Verkehrsangebot konnte im Jahre 1974 entsprechend des Bedarfes entschieden verbessert werden. Diese Verbesserung war durch eine weitere Stabilisierung und bessere Qualität der Verkehrsdurchführung bei allen Leistungsbereichen möglich.
Zu dieser positiven Entwicklung trug die Senkung der Schadwagen gegenüber 1973 um 38,2 % bei. Die Stabilisierung des Verkehrsablaufes drückt sich im erreichten Pünktlichkeitsgrad von 0,932 aus.

3.2.2. Leistung der Elbfähren

Geschäftsbericht

Der Fährbetrieb wurde entsprechend der im Fahrplan vorgesehenen Einsatzzeiten an folgenden Fährstellen durchgeführt:

Söbrigen
Pillnitz
Laubegast
Niederpoyritz
Pieschen

Die Wagenfähre Pillnitz konnte infolge des akuten Personalmangels ganzjährig nicht eingesetzt werden.

Personalbestand:	AK Plan	24 Schiffsführer
	Ist	14 Schiffsführer

Der Anfang des Planjahres eingetretene Abgang von 3 Schiffsführern (NVA) konnte durch Qualifizierung von 3 Rangierdiensten zu Bootsmännern und einer weiteren Ausbildung mit Abschluß zu Schiffsführern überbrückt werden.

Durch die hohe Einsatzbereitschaft des gesamten Kollektivs war es möglich, daß trotz des erheblichen AK-Fehls keine weiteren Einschränkungen im Fährbetrieb eingetreten sind.

Die geplanten Produktivstunden wurden mit 3 852 Stunden übererfüllt.

Plan	Ist	Erfüllung %
39 156 Std.	43 008 Std.	109,8

Erfüllung der Einnahmen:

Plan	Ist	Erfüllung %
120 000,-- M	128 864,-- M	107,4

Verbrauch an Dieselkraftstoff:

Plan	Ist	Inanspruchnahme
54 000 Liter	45 700 Liter	84,6 %

Daraus ergibt sich eine Einsparung von 8 300 Ltr./= 4 565,- M

Zusätzlich zu den hohen Überstundenleistungen wurden durch das Kollektiv der Elbfähren 255 VMI-Stunden für folgende Arbeiten geleistet:

- 2 Fahrscheinverkaufshäuschen gestrichen
- Motorboot/Pfeil entrostet und gestrichen
- 12 neue Schiffahrtszeichen gesetzt
- Wagenfähre entrostet und geölt, Bohlen numeriert
- Verschönerungs- und Werterhaltungsarbeiten an Fährstellen durchgeführt u.a.

Besondere Anerkennung gebürt dem gesamten Kollektiv für die hohe Einsatzbereitschaft während der im Monat Dezember eingetretenen Hochwasserperiode.

Wenn auch der Fährbetrieb in Söbrigen, Laubegast und Niederpoyritz kurzzeitig eingestellt werden mußte, so erfolgte der Einsatz der Fährkollektive unter sehr erschwerten Arbeitsbedingungen.

3.2.3. Beförderte Personen

- Angaben in Tausend -

	Plan	Ist	%	Ist 1973
Stadtlinienverkehr	301.450,4	305.304,9	101,3	344.334,9
Ausflugslinien-verkehr KOM	95,5	101,9	106,7	200,5
Gelegenheits-verkehr Strab	98,6	104,2	105,7	102,1
Gelegenheits-verkehr KOM	362,6	422,0	116,4	284,4
Elbfähren	1.424,4	1.457,7	102,3	1.463,7
	303.431,5	307.390,7	101,3	346.385,6

3.2.4. Einsatzkoeffizient der technisch-einsatzbereiten Fahrzeuge (ökonomischer Einsatzkoeffizient)

- Angaben in Tausend -

	Fahrzeugeinsatzzeit Std.	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrz. Std.	Koeffizient	Fahrzeugeinsatzzeit Std.	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrz. Std.	Koeffizient	Erf. in %
Strab T4D TW	1.181,2	2.197,9	0,537	1.170,5	2.222,7	0,527	98,2
Strab-TW	460,8	771,8	0,597	466,4	781,5	0,597	100,0
Strab-B4D	530,6	892,6	0,594	492,4	885,8	0,556	93,6
Strab-BW	868,1	1.412,1	0,615	882,0	1.516,0	0,582	94,6
Obus-TW	61,0	113,9	0,535	56,6	128,5	0,440	82,2
Obus-Hänger	61,0	113,9	0,535	55,5	128,1	0,493	80,9
KOM	597,8	1.077,5	0,555	623,2	1.115,6	0,559	100,7
insges. TW	2.300,8	4.161,1	0,553	2.312,0	4.248,3	0,544	98,3

3.3. Verkehrsdurchführung

Januar

Durch Witterungseinflüsse traten im KOM-Sektor teilweise Behinderungen auf. Wegen Bauarbeiten Fetscherstr. waren operative Verkehrsmaßnahmen auf den Linien 1, 4 und E 4 notwendig.
Für die am 12. 1. 74 durchgeführten Stadtdelegiertenkonferenz der SED im VEB Fleischkombinat Dresden, TUR und TU wurden E-Wagen eingesetzt.

Februar

Der Verkehr wurde im Monat Februar ohne bes. Vorkommnisse durchgeführt.
Am 23. 2. 74 wurde anläßlich einer Kundgebung zum Tage der Sowjetarmee am sowj. Ehrenmal am Pl.d.Einheit der Strabverkehr über Marienbrücke umgeleitet.
Für Sportabfahrten am Dynamostadion wurden E-KOM und Strab-E-Wagen eingesetzt. Die Linien 72 und 76 wurden wegen umfangreicher Bauarbeiten auf der Dohnaer Str. operativ mehrmals umgeleitet.

März

Der Wageneinsatz stabilisierte sich im Monat März. Auf den Li. 6, 7, 8, 11 und 61 waren besonders starke Auslastungen zu verzeichnen.
Zur 11. Bezirksdelegiertenkonferenz der EDJ am 23. u. 24.3.74 im TUR wurden E-Wagen eingesetzt. Außerdem kamen E-Wagen bei Sportveranstaltungen zum Einsatz.
Die Baumaßnahme Leschwitzer Str. brachte zum Teil Schwierigkeiten im Verkehrsablauf, die durch op. Kräfte bestätigt wurden.

April

Der gesamte Verkehrsablauf im Monat April war gekennzeichnet durch umfangreiche Baumaßnahmen im gesamten Liniennetz.
Die Bauarbeiten Leschwitzer Str. wurden am 12. 4. 74 beendet.
Ab 15. 4. 74 wurde auf dem Streckenteil Abzw. Hellerau - Hellerau Schienenersatzverkehr wegen Bauarbeiten gefahren.
Am 30. 4. 74 wurde der Verkehrszug Grunaer Str. - Fucikplatz dem Verkehr übergeben. Die KOM-Linien 72 und 76 wurden im Bereich Teplitzer Str. und die Li. 80 im Bereich Boltenhagener Str. wegen Bauarbeiten umgeleitet.

Mai

Im Monat Mai war ein zufriedenstellender Verkehrsablauf mit steigendem Touristenverkehr zu verzeichnen.
Der Sommerfahrplan trat am 26. 5. 74 in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Streckenteil Altplauen - Heinsberg von Strab auf KOM umgestellt und von KVK Dresden übernommen.
Der Verkehrsablauf am 1. Mai wurde entsprechend Umleitungsplan und unfallfrei durchgeführt. Der plan. Linienverkehr wurde gegen 12.30 Uhr wieder aufgenommen.
Wegen Bauarbeiten auf der Österreicher Str. wurde ab 16. 5. zwischen Tolkewitz und Laubegast SEV durchgeführt. Es war deshalb auch erforderlich, die Li. 1, 2, 6 und 10 in ihrer Linienführung bis zur Beendigung der Baumaßnahme zu verändern.

Juni

Der Verkehrsablauf im Juni war gekennzeichnet durch den ansteigenden Urlaubs- und Touristenverkehr.
Die Verkehrsdurchführung anläßlich des 20. Pressefestes der SZ am 22. und 23. 6. 74 zeigte eine hohe Einsatzbereitschaft aller Beschäftigten und wurde als sehr gut eingeschätzt.

Juli

Im Monat Juli stieg der Urlaubs-, Touristen- und Ausflugsverkehr besonders stark an. In den Abendstunden waren besonders die in und aus Richtung Fucikol. (Vogelwiese) fahrenden Linien stark ausgelastet.
Die Großbaumaßnahme Bühlau auf Li. 11 brachte Verkehrseinschränkungen und op. Maßnahmen auf den Li. 11 und 61 mit sich.

August

Durch die Urlaubsperiode war ein geringer Bedarf im Berufsverkehr und ein größerer im Tages- u. Wochenendverkehr zu verzeichnen.
Besondere Schwierigkeiten traten dabei auf der Li. 11 auf, wo die Großbaumaßnahme auf der Bautzner Str. fortgesetzt wurde, die zu erheblichen Veränderungen der Verkehrsströme in Richtung Bühlau führte. Es war dabei erforderlich, den SEV mit 21 KOM's für die Li. 11 ab Pl.d.Einheit durchzuführen.

September

Im Monat September waren alle Verkehrsmittel in Richtung der Bildungsstätten sehr stark ausgelastet. Besonders betroffen waren dabei die Li. 3, 5, 11 und 61, Ri. TU.
Die Verkehrsdurchführung konnte befriedigen. Schwerpunkt war die Baumaßnahme Bautzner Str., Li. 11. Durch Änderung der Technologie konnte SEV zwischen Pl.d.Einh. und Nordgrundbrücke durchgeführt werden.
Zur An- und Abfahrt der Teilnehmer zur Kranzniederlegung anläßlich des Tages der Opfer des Faschismus auf dem Heidefriedhof am 8. 9. 74 wurden 4 KOM's eingesetzt.

Oktober

Durch eine anhaltende Regenperiode stieg der Beförderungsbedarf stark an. Dadurch und durch ein nicht dem Bedarf entsprechende Bereitstellung von Kom für den SEV, Bauarb. Bautzner Str., kam es zu Schwierigkeiten auf dem Streckenteil Pl.d.Einh.-Bühlau. Die Baumaßnahme wurde am 26.10. beendet.
Durch die Bauarbeiten Zellescher Weg wurde es erforderlich, den Verkehr auf der Li. 61 zu brechen und den Streckenteil Zwinglistr. - W.-Ermer-Pl. mit KOM's zu befahren.
Die anläßlich der Feierlichkeiten zum 25. Jahrestag der Republik durchgef. op. Verkehrsmaßnahmen verliefen mit hoher Qualität und entsprechenden bestehenden Verkehrsbedürfnissen.

November

Im Monat November bestand ein sehr großer Verkehrsbedarf. Der Wageneinsatz konnte bedarfsgerecht erfolgen.
Durch den stark angestiegenen Individualverkehr kam es an mehreren Verkehrsknotenpunkten zu Verkehrsstauen.
Anläßlich des Jahrestages der Großen Soz. Oktoberrevolution fand am 7. 11. am Ehrenmal am Pl.d.Einh. eine Kranzniederlegung statt. Die damit verbundenen op. Verkehrsmaßnahmen verliefen ohne Vorkommnisse.

Dezember

Der Verkehrsablauf im Dezember war gekennzeichnet durch sehr starkes Verkehrsbedürfnis; auch an den Wochenenden.
Ab 1. 12. 74 verkehrten die Li. 4 und 5 wegen Sperrung der R.-Luxemburg-Str. auf neuen Fahrtweg.
Die Einführung des Winterfahrplanes am 15. 12. 74 und die gleichzeitigen Verkehrsveränderungen im Raum Leubnitz - Reick und Johannstadt verliefen ohne Schwierigkeiten und brachten wesentliche Verbesserungen im Verkehrsablauf.
Der Verkehrsablauf am Monatsende konnte zum Teil nicht befriedigen, da es zu Wagenausfällen, besonders im KOM-Sektor - durch sehr hohen Krankenstand kam.

- Zahlenmäßige Übersicht

. Anzahl der von der Dispatcherzentrale erfaßten Vorkommnisse mit Störungen im Straßenbahnverkehr

Senkung gegenüber 1973 um 1o,5 % 2146

. davon
Frühberufsverkehr 418
Nachmittagsberufsverkehr 62o

- Gliederung nach Störursachen

Von den 2146 erfaßten Störungen entfallen auf

	Anzahl	%
. Wagenschäden	625	29,o
. Unfälle und Zusammenstöße	675	31,4
. Stromstörungen	1oo	4,6
. Schaden an Verkehrsanlagen	4o6	19,3
. Störungen durch Fremde	229	1o,6
. Entgleisungen	111	5,1
	2146	1oo,o

- Konzentration und allgem in erkennbare Schwerpunkte:

  - Zeitliche Konzentration

    Die von der Dispatcherzentrale erfaßten Störungen verteilen sich auf den täglichen Verkehrsablauf wie folgt:

Zeitraum:	4.oo Uhr	-	8.oo Uhr	19,5 %
	8.oo Uhr	-	14.oo Uhr	31,o %
	14.oo Uhr	-	19.oo Uhr	28,8 %
	19.oo Uhr	-	4.oo Uhr	2o,7 %

  - Territoriale Schwerpunkte

    Als Schwerpunkte im Unfallgeschehen sind die Hauptverkehrsstr. und Knotenpunkte im Stadtzentrum zu nennen. Aus diesen ragen besonders heraus

    der gesamte Stadtring
    die Ernst-Thälm.-Str.
    die gesamte Nord-Süd-Verbindung
    der Pirnaischer Platz
    die Otto-Buchwitz-Str.

    Die Ursachen der Verkehrsunfälle sind neben der Unachtsamkeit der Verkehrsteilnehmer und Zustand der Verkehrsanlagen (O.-Buchw.-Str.) und in der sehr stark angestiegenen Verkehrsdichte im Stadtzentrum und den Hauptverkehrsstraßen zu suchen.

- Störübersicht

  Die Störübersicht weist aus, daß 29 % aller registrierten Störungen durch Wagenschäden verursacht wurden. Gegenüber 1973 konnten dabei die Wagenschäden um 38,2 % gesenkt werden. Dazu trug neben dem verbesserten Einsatz der Reparaturfahrzeuge auch die ständige Qualifizierung des Fahrpersonals bei.

  Folgende Einrücker wurden im Jahre 1974 registriert:

	T4D/B4D	ET/EB, MAN/NB	
1. Quartal	851	457	13o8
2. Quartal	767	33o	1197
3. Quartal	11o6	337	1333
4. Quartal	896	364	126o

	T4D/B4D	ET/EB,MAN/NB
Tagesdurchschnitt der Einrücker	5,7 Fhz/Tag	4,1 Fhz/Tag

3.4. Tarifkontrolle

Für das Jahr 1974 waren lt. Plan vorgesehen:

20 VBE = 44.450 Std. mit 145.000,-- M Einnahmen aus Nachlösegebühren.

Die Ist-Werte ergeben:

15,0 VBE = 24.557 Std. = 56,1 % der geplanten Stunden mit 172.620,-- M vereinnahmte Nachlösegebühren = 119,04 % vom Plan.
(Ist-Werte 1973: 15,9 VBE = 29.057 Std. mit 148.125,-- M)

Es wurden insgesamt 39.092 Tarifverletzungen festgestellt, davon wurden
21.090 sofort abgeschlossen
18.002 mußten verwaltungsmäßig weiterbearbeitet werden.

Bei den Verstößen gegen die Tarifbestimmungen handelt es sich um
ca. 70 % direkte Tarifverletzungen und
ca. 30 % nicht mitgeführte Monatskarten bzw. Berechtigungsausweise zur Fahrpreisermäßigung.

Schwerpunkte waren:

- Fahren ohne Fahrtausweis
- ermäßigter Fahrausweis ohne Berechtigung
- Lochen des Fahrausweises nach Kontrollbeginn
- mehrmals gelochte Abschnitte
- angedrückte Fahrkartenabschnitte, welche beliebig viel genutzt werden
- bei Linie-Karten, Benutzung anderer Streckenteile
- bei kombinierten RB-Strab.-Monatskarten-Überschreitung der Teilnetze
- Mißbrauch von UTF-Fahrkarten durch die Schulen, für sonst. schulische Belange, durch die Kinder für Wochenendfahrten u. Nutzung durch Erwachsene
- Mitnahme von Kindern auf ermäßigte Fahrausweise (Studenten u. Lehrlinge)
- Mitnahme von 2 und mehreren Kindern unter 6 Jahren auf einem Fahrausweis
- Zahlungspflicht von Kinderwagen, Gepäck usw.
- gefälschte Monatskarten

Monatlich erfolgen ca. 400 telef. od. persönliche Vorsprachen wegen Nachlösegebühren, der Schriftverkehr nahm zu.

Anzahl der erfaßten Feststellungen

Beschäftigungsgruppe	1974	1973
Außenkontrolleure	18.079	16.338
ehrenamtl. Außenkontr (fremd)	5.404	7.037
ehrenamtl. Außenkontr. (betrieblich)	15.609	10.107
GESAMT	39.092	33.482

Vereinnahmte Nachlösegebühren

	1974 M	1973 M
Außenkontrolleure	79.836	72.270
ehrenamtl. Außenkontr. (fremd)	23.856	31.135
ehrenamtl. Außenkontr. (betriebl.)	68.928	44.720
GESAMT	172.620	148.125

Kostendeckung (Gesamtübersicht)

Beschäftigungsgruppe	vereinnahmte Nachlösegeb. M	Lohnfonds einschl. HL-Prämie M geschätzt da A+B-Lohn	materielle Deckung Anerkenng. d. Aufwenf. ehrenamtl. Außenkontr. je realis. Feststellg. M	dung (Kosten in %)
Außenkontrolleure	79.836	98.700,--	-	80,9
ehrenamtl. Außenk. (fremd)	23.856	-	9.410,--	253,5
ehrenamtl. Außenk. (betrieblich)	68.928	-	24.362,50	282,93
Zusammen:	172.620	98.700,--	33.772,50	617,33

Wirksamkeit der Außenkontrolleure (hauptamtlich)

	1974	1973
Anzahl der Kontr. VBE	15	15,9
geleistete Stunden	24.957	29.067
festgest. Tarifverl.	18.079	16.338
" " je VBE	120[illegible]	1.027,5
" " je gel.St.	0,7	0,6
vereinnahmte Nachlösegeb.	79.836,-- M	72,270,-- M
" " je VBE	5.322,40 M	4.545,28 M
" " je gel.St.	[illegible] M	2,[illegible] M

3.5. Sonstige Verkehrsleistungen

3.5.1. Gruppe Industriebahn

Für die von der Anschlußbahn Industriegelände durchzuführenden Rangierleistungen von der Deutschen Reisbahn zu den Industriebetrieben im Industriegebiet Dresden-Nord standen

2 Dampfspeicherloks und

1 Diesellok zur Verfügung.

Von den volkseigenen Betrieben, vorwiegend aus Dresden-Nord, sind 3 Nebenanschließer und 40 Mitbenutzer der Anschlußbahn. Zu den Mitbenutzern gehören auch die Nationale Volksarmee und Organe der Gruppe der zeitweilig in der Deutschen Demokratischen Republik stationierten sowjetischen Streitkräfte. Damit wird die Wichtigkeit der Industriebahn noch mehr hervorgehoben.

Es wurden 10.751 Güterwagen von sieben europäischen Bahnverwaltungen befördert. Weiterhin wurden 6.624 Güterwagen gewogen, 3.021 umgestellt und 2.673 Güterwagen abgestellt.

Durch eine planmäßige und rationelle Arbeit sowie eine hohe Einsatzbereitschaft des Kollektivs der Industriebahn sind keine Wagenstandgelder und Vertragsstrafen angefallen. Die Industriebahn fuhr 1974 absolut pünktlich.

Außer den Rangierleistungen wurden in Eigenleistungen

1 Weicheneinheit und 100 m Gleis komplett erneuert.

Vom VEB (St) Gleisanlagenbau wurden für die Industriebahn

1,5 Weicheneinheiten und 65 m Gleis erneuert.

Für die Nationale Volksarmee und einen volkseigenen Betrieb wurden von der Industriebahn

2 Weicheneinheiten und 90 m Gleis komplett erneuert.

Mit folgender Plan/Ist-Gegenüberstellung soll die Arbeitsleistung der Industriebahn verdeutlicht werden:

	Plan	Ist		
Arbeitskräfte	16	16	=	100 %
Produktionsstr.	39.633	39.906	=	100,06 %
Wagenumlauf	26.320	25.396	=	96,5 %
Erlöse	490,0 TM	494,1 TM	=	100,3 %
		+ 99,6 TM	Bauleistg.f.Dritte	
	insgesamt:	593,7 TM	=	121,1 %
Kennziffern				
Produktionsstd. je Umlauf	1,51	1,57		103,9 %
Erlöse je AK (TM)	30,6	37,1		121,3 %

Dadurch, daß der Wagenumlauf der Industriebahn durch die Leistung nicht beeinflußbar ist, sondern von der Zuführung der Waggons der Reichsbahn abhängig ist, konnte 1974 die Plankennziffer, die auf Erfahrungswerten der vergangenen Jahre beruhen, nicht erfüllt werden. Obwohl die Gleisanlage der Industriebahn selbst dringend erneuerungsbedürftig ist, mußten, nur um den Plan der Erlöse zu erfüllen, Gleisbauarbeiten für Dritte durchgeführt werden.
Daraus geht hervor, daß die Planmethodik bei der Industriebahn verbessert werden muß.

Die im Plan enthaltenen Aufgaben für den Reparaturablauf durch Dritte, wurden nicht voll realisiert, weil Arbeitskräfte vom VEB Gleisanlagenbau für Aufgaben der Elektrifizierung bei der DR eingesetzt werden mußten.

Eine bedeutende Kostenminderung für unseren Betrieb wurde dadurch erreicht, indem durch Abschluß von Verträgen mit den Betrieben, die Waggons zugeführt erhalten, entsprechende Kostenübernahmen erfolgten.

3.5.2. Sonstige Verkehrsleistungen
Gruppe innerbetrieblicher Transport

Zur Realisierung des innerbetrieblichen Transports sowie der Aufgaben gegenüber dem BKV wurden folgende Leistungen durchgeführt:

Strab-Triebwagen	1 770	Nkm
Strab-Anhänger	1 528	Nkm
Kfz-Leistungen	898 679	Nkm
davon	835 124	Last-Km
	63 555	Leer-Km

Diese Leistungen beinhalten folgende Erfüllung:

Plan	Ist	Erfüllung
34 400 to	99 003 to	117,3 %
1 941 600 tkm	2 171 192 tkm	111,8 %

Für diese Transportleistungen wurden aus dem Fahrzeugbestand des Gesamtbetriebes gegenüber dem Kraftverkehrskombinat

26 Lkw
2 Zugmaschinen
13 Anhänger

abgerechnet.
Die Ladekapazität dieser Fahrzeuge betrug insgesamt 129,5 to

Innerhalb der Transportstelle sind folgende Verkehrsmittel erfasst:

2 Strab-Triebwagen
2 Strab-Anhänger
23 Lkw
1 Zugmaschine
3 Hänger

Kraftstoffverbrauch

	Plan	Ist
DK	87 500 Liter	83 814 Liter
VK	61 200 "	89 811 "

Der Mehrverbrauch an Vergaserkraftstoff ist im wesentlichen auf die hohe Übererfüllung der Leistung zurückzuführen sowie zum Teil auf den erhöhten Verbrauch bei TV 41.
Durch ständige technische Kontrolle der Fahrzeuge und durch rationellsten Einsatz wird angestrebt, den Kraftstoffverbrauch 1975 zu senken.

Für die mit den zur Verfügung stehenden Transportmitteln durchgeführten Transportleistungen wurden folgende Einnahmen erzielt:

Strab für innerbetriebliche Leistungen	5 845,- M
Abrechnung innerhalb des Betriebes und für Investitionsleistungen	607 558,- M
Kfz-Leistungen lt.Org.-Anweisung 5-23 und Fahrten für KVK	65 430,- M
insgesamt:	678 833,- M

Diese vom Kollektiv der Transportstelle im Planjahr 1974 erbrachten Ergebnisse liegen sowohl in der Gesamtleistung als auch in den erzielten Einnahmen weit über den des Vorjahres.

Gegenüberstellung:	1973	1974
Leistung Strab/Kfz Nkm	734 124	901 977
Transportleistung to	77 057	99 003
Leistung tkm	1 745 117	2 171 192
Gesamteinnahme M	561 641,-	678 833,-

4. Grundfondswirtschaft (ohne Grundmittel der mtT)

4.1. Bestand nach Grundmittelgruppen und -arten (TM ohne Dezimale) - Grundmittelarten -

Grundmittelgruppe	0	1	2	4	5	6	7	8	9	Erst-aus-stattg.	Gesamt
013 BW											
AB 1. 1.1974	49.688	7.890	2.522	7.401	1.351	4.103	162.593	427	3.995	-	239.970
EB 31.12.1974	48.511	8.516	2.498	7.767	1.467	4.162	180.813	446	4.227	-	258.407
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	23.559	4.986	1.804	5.096	774	2.510	43.891	237	1.937	-	84.794
EB 31.12.1974	22.814	5.013	1.894	5.208	849	2.698	43.974	263	2.133	-	84.846
016 BW											
AB 1. 1.1974	511	-	-	254	2	-	1.671	-	214	-	2.652
EB 31.12.1974	511	-	-	277	2	-	2.218	-	224	-	3.232
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	153	-	-	196	-	-	889	-	83	-	1.321
EB 31.12.1974	160	-	-	201	-	-	971	-	100	-	1.412
017 BW											
AB 1. 1.1974	2.287	352	60	23	-	6	238	3	381	-	3.350
EB 31.12.1974	2.381	352	60	23	-	6	222	3	487	-	3.534
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	1.072	250	13	14	-	1	205	3	198	-	1.756
EB 31.12.1974	1.115	257	15	16	-	1	191	3	233	-	1.831
018 BW											
AB 1. 1.1974	9.313	105	-	-	-	-	-	-	-	-	9.418
EB 31.12.1974	9.149	105	-	-	-	-	-	-	-	-	9.254
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	6.405	71	-	-	-	-	-	-	-	-	6.476
EB 31.12.1974	6.414	73	-	-	-	-	-	-	-	-	6.487
03 BW											
AB 1. 1.1974	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173	173
EB 31.12.1974	-	-	-	-	-	-	-	-	-	206	206

Grundmittelgruppe	0	1	2	4	5	6	7	8	9	Erst-aus-stattg.	Gesamt
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60
EB 31.12.1974	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84	84
Gesamt BW											
AB 1. 1.1974	61.799	8.347	2.582	7.678	1.353	4.109	164.502	430	4.590	173	255.563
EB 31.12.1974	60.552	8.973	2.558	8.067	1.469	4.168	183.253	449	4.938	206	274.633
Verschleiß											
AB 1. 1.1974	31.189	5.307	1.817	5.306	774	2.511	44.985	240	2.218	60	94.407
EB 31.12.1974	30.503	5.343	1.909	5.425	849	2.699	45.136	2[illegible]5	2.466	84	94.680

0 = Gebäude
1 = Bauliche Anlagen
2 = Kraftmaschinen u. -anlagen
4 = Maschinen, techn. Ausrüstungen
5 = Werkzeuge, Modelle, Vorrichtungen
6 = Hebezeuge, Fördermittel
7 = Fahrzeuge des Schienen-, Straßen- u.Wasserverkehrs
8 = Mess-, Prüf- u. Laborgeräte, Waagen
9 = Betriebs- u.Büroausstattung

Analyse einiger wichtiger Inventarobjekte

		Anzahl	Bruttowert TM	Verschleiß TM	zugelassene Sitzplätze	zugelassene Stehplätze	Typen
Strab-Triebwagen	1. 1.74	423	94.608	16.628	10.584	40.152	dar. 285 T4D
	31.12.74	439	109.409	16.354	11.236	44.056	dar. 352 T4D
Strab-Beiwagen	1. 1.74	349	34.331	9.198	8.822	32.425	dar. 116 B4D
	31.12.74	288	37.417	7.859	7.304	29.536	dar. 148 B4D
KOM	1. 1.74	146	21.287	10.310	4.446	11.656	dar. 54 K 180 (Gelenk)
	31.12.74	161	23.044	12.669	4.834	12.721	dar. 56 K 180 (Gelenk)
Obus-Trieb- u.Anhänger	1. 1.74	32	3.691 x)	2.562 x)	688	1.328	16 Triebwagen
	31.12.74	32	2.352	1.636	688	1.328	16 Anhänger
Elbfähren	1. 1.74	9	1.257	527	-	768	
	31.12.74	9	1.257	567	-	768	
Lkw einschl.Anhänger	1. 1.74	238	3.379	1.718	-	-	
	31.12.74	234	3.406	1.939	-	-	
Zugmaschinen	1. 1.74	6	172	151	-	-	
	31.12.74	6	172	163	-	-	
Arbeits- und Werkzeugmaschinen	1. 1.74	1.008	7.802	5.392	-	-	
	31.12.74	839	8.067	5.425	-	-	

x) Per 1.1.74 sind die stillgelegten GM wertmäßig noch enthalten.

4.2. Fondsbezogene Kennziffern

	Plan 19 '4	Ist 1974	Ist 1973
- Grundfondsquote (M/pro 1,-- GM)			
Erlös aus Warenprod. zu AP / Bruttowert der GM im Jahresdurchschn. =	0,23	0,241	0,253
- Grundfondsrentabilität (M/pro 1,-- GM)			
Nettoergebnis / Bruttowert der GM im Jahresdurchschn. =	0,017	0,025	0,035
- Verschleißquote (in %)			
Verschleiß der GM / Bruttowert der GM x 100 =	39,8	37,8	40,6
- Grundfondsausstattung je AK			
Bruttowert der Grundmittel im Jahresdurchschnitt (TM) / Gesamtbeschäftigte (VBE) im Jahresdurchschnitt =	108,7	111,2	103,9
- Investitionsintensität (M/pro 1,-- GM)			
Materielle Leistungen - Investitionen / Bruttowert der Grundmittel im Jahresdurchschnitt =	0,090	0,095	0,093

Wertangaben	Plan 1974	Ist 1974
Bruttowert der GM im Jahresdurchschnitt	427.486.778,-- M	424.409.334,-- M
Erlös aus WP zu AP	100.557.000,-- M	102.120.336,-- M
Nettoergebnis	7.393.000,-- M	10.447.917,-- M
Verschleiß der GM per 31.12.74	181.629.811,-- M	169.899.820,-- M
Bruttowert der GM per 31.12.74	455.552.781,-- M	449.464.070,-- M
Gesamtbeschäftigte (VBE) im Jahresdurchschnitt	3.931	3.818
Mat.Leistungen f. Invest	38.629,0 TM	40.108,0 TM

4.3. Betrieblich nicht genutzte Grundmittel

Zum 31. 12. 74 waren insgesamt 90 stillgelegte Grundmittel mit einem Bruttowert von TM 7.935,6 und einem Zeitwert von TM 2.793,8 vorhanden.
Die erforderlichen Maßnahmen zum Abbau dieser Grundmittel, wie Verkaufsangebot an das Staatliche Vermittlungskontor bzw. Verschrottungen waren eingeleitet.

Bei den stillgelegten Grundmitteln handelt es sich vorwiegend um Straßenbahnwagen (48 Stück mit einem Bruttowert von TM 2.457,7), die auf Grund des T4D-Programms auszusondern sind und um die Gleisanlage Freital (Bruttowert von TM 4.672,8), die durch die Veränderung der Verkehrsdurchführung von Straßenbahn auf KOM nicht mehr genutzt wird.
Der Ausbau und die Verschrottung der Gleisanlage wird im Zuge der Straßenerneuerung mit durchgeführt.

Der Abbau der stillgelegten Grundmittel unterliegt einer ständigen Kontrolle.

4.4. Investitionen

4.4.1. Investitionsvorbereitung

Die Tätigkeit auf dem Gebiet der Vorbereitung und Durchführung von Investitionen im Jahr 1974 wurde wesentlich bestimmt durch die Bildung der Abteilung Bauinvestitionen.

Trotz aller aufgetretenen Schwierigkeiten, die zur vollen Wirksamkeit der Abteilung noch überwunden werden müssen, hat sich gezeigt, daß der am 1. 4. 1974 gegangene Weg richtig war. Die Zusammenführung der vorbereitenden Gruppen mit der für die Baudurchführung verantwortlichen Gruppe hat bereits Erfolge gebracht, die auch in der Planerfüllung der Investitionen mit Bauanteil im Vergleich zum Vorjahr ersichtlich sind.

Erstmalig wurde bei der Realisierung der Investitionen, die im Laufe des Jahres 1973 gebildete Gruppe bautechnische Projektierung voll wirksam. Wenn auch zu Beginn des Planjahres die Projekte für die Investvorhaben nicht in vollem Umfang vorlagen, so konnte doch erreicht werden, daß im Gegensatz zu den vorangegangenen Jahren den Baubetrieben spätestens bei Baubeginn die Projektierungsunterlagen bzw. im Falle der Kabellegung die genehmigten Trassenpläne vorgelegt werden konnten.

Das Fehlen eines bestätigten Bilanzentscheides machte im Jahre 1974 wiederum mehrmalige Beratungen zwischen den Baubetrieben, dem Stadtbauamt und uns erforderlich, wodurch die Vertragsgestaltung verzögert wurde. Diese Unzulänglichkeiten wirkten sich in der unvollständigen Erfüllung der bilanzierten Bauleistungen und im Terminverzug bei der Fertigstellung der Vorhaben infolge fehlenden Materials aus. Einige Gewerke wurden nicht oder nur teilweise bilanziert. Die Wirksamkeit der Kollegen der Investbauleitung wurde durch diese Hindernisse erheblich erschwert.

Die Arbeit der vorbereitenden Gruppen wurde weiterhin dadurch behindert, daß Vorhaben bearbeitet wurden, die einen sehr hohen organisatorischen und administrativen Aufwand erforderten. Infolge bisher ungenügender Erfahrung bei der Planung der Bearbeitungsdauer, insbesondere für Umbauten und Rekonstruktionen, wurden teilweise die festgelegten Auslieferungstermine der Projekte nicht eingehalten.

4.4.2. Investitionsdurchführung

Mit der vertragsgerechten Lieferung von 68 Strab. Triebwagen T4D, 33 Strab. Beiwagen B4D und insgesamt 21 KOM - Ikarus erhielt der Bereich Verkehr weitere Nutzfahrzeuge als Ersatz für auszusondernde bzw. 11 KOM - Ikarus 260 und 4 KOM - Ikarus 255 als Erweiterung übergeben.
Dagegen gelangten folgende Wirtschaftsfahrzeuge nicht zur Auslieferung:

1 Entstör-Werkstattwagen LO 2501
1 Kleintransporter B 1000
1 Kübelwagen Trabant 601
1 Multicar für Winterdienst.

Über den Investitionsplan hinaus waren insgesamt für den Bereich Verkehrsanlagen 8 Krader und 1 LKW W 50 LA/F beschaffbar.
Nicht vollständig zum Abschluß kam das Vorhaben "Bau einer Schneekehrwalze", da witterungsbedingt keine Tests möglich waren.

Bei den allgemeinen Investitionen ist als Großbaumaßnahme der Bau der Betriebswerkstatt Trachenberge zu nennen. Infolge der im Planjahr 1974 vorgenommenen Umprofilierung der Halle (ehemals Stahlbetonelemente, jetzt Stahlrahmenleichtbauhalle) und daß deshalb die Beschaffung der Hallenteile und die Montage nicht mehr möglich war, ist der Erfüllungsstand entsprechend gering.

Zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen konnten folgende Investitionen abgeschlossen werden:

Wagenwaschanlage Bühlau
Klärgrube Kaditz
Ausbau der Betriebsbücherei
Heizungsanlage Gleisbau Wa.
Rekonstruktion der Schiebebühne To.
Sozialgebäude W.-Ermer-Platz

Die nachfolgende Plan-Ist-Gegenüberstellung gibt einen Überblick über den materiellen und finanziellen Erfüllungsstand:

Materielle und finanzielle Erfüllung des Investitionsfonds (in TM)

	Plan					Ist				
	fin.	mat.	Bau	davon Ausr.	sonst.	fin.	mat.	Bau	davon Ausr.	sonst.
Erweiterungsinvestitionen										
Hallenbeheizung Wa., Abschl.	20,0	20,0	-	20,0	-	38,8	38,8	-	38,8	-
sonstige kleine Baumaßn. "	168,1	60,9	-	-	60,9	124,2	45,2	-	-	45,2
Heizungsanlage Gleisbau Wa.	215,0	215,0	100,0	50,0	65,0	378,7	363,4	165,0	125,8	72,6
Abschlußtor Waltherstr.	180,0	180,0	-	180,0	-	-	-	-	-	-
Gleisgruben-u.Hallenbeheizg. Nau.	427,1	401,0	201,0	150,0	50,0	107,6	125,2	123,6	-	1,6
Rekonstruktion Schiebebühne Td., Üb.	321,1	302,4	155,0	147,4	-	426,4	407,7	200,0	207,7	-
Betriebswerkstatt Truchenb.	2.065,0	2.065,0	2.065,0	-	-	216,0	218,0	189,6	-	28,4
Landgrabenüberbrückung Bla.	200,0	200,0	200,0	-	-	0,3	-	-	-	-
Dispet herturm Fucikplatz	120,0	120,0	96,0	8,0	16,0	28,8	40,7	16,0	24,7	-
Sozialgebäude W.-Ermer-Platz	40,5	40,5	29,5	11,0	-	62,8	62,8	51,8	11,0	-
Heizhaus Purotex, Finanzant.	300,0	-	-	-	-	190,0	-	-	-	-
Maschinen u.Ausrüstungen	545,0	533,2	-	533,2	-	470,6	497,6	-	497,6	-
Verbesserung d.Arbeitervers.	215,8	208,6	-	208,6	-	228,5	221,3	-	221,3	-
	4.817,6	4.346,6	2.846,5	1.308,2	191,9	2.272,7	2.020,7	746,0	1.126,9	147,8
Ersatzinvestitionen										
61 Strab-Triebw. T4D	16.987,8	16.987,8	-	16.987,8	-	18.973,3	1.964,4) 17.008,9)	-	18.973,3	-
28 Strab-Beiwg. B4D	4.964,2	4.964,2	-	4.964,2	-	5.825,0	884,2) 4.940,8)	-	5.825,0	-
15 KOM Ikarus 260	1.993,5	1.993,5	-	1.993,5	-	2.008,3	2.008,3	-	2.008,3	-
2 KOM Ikarus 280	379,0	379,0	-	379,0	-	409,4	409,4	-	409,4	-
4 KOM Ikarus 255	564,0	564,0	-	564,0	-	566,5	566,5	-	566,5	-
Maschinen u.Ausrüstungen	706,2	656,9	17,0	639,9	-	629,8	632,4	-	632,4	-
Wirtschaftsfahrzeuge	233,9	208,1	-	208,1	-	251,6	241,6	-	241,6	-
Verbesserung d.Arbeitervers.	53,4	53,4	-	53,4	-	29,1	29,1	-	29,1	-
	25.882,0	25.806,9	17,0	25.789,9	-	28.693,0	28.685,6	746,0	28.685,6	
Investitionsvorbereitung	6,0	6,0	-	-	6,0	13,2	13,2	-	-	13,2
insgesamt	30.705,6	30.159,5	2.863,5	27.098,1	197,9	30.978,9	30.719,5	746,0	29.812,5	161,0

4.4.3. Unvollendete Investitionen

Durch den Einsatz der Gruppe Bautechnische Projektierung konnte im Jahre 1974 ein Teil der Schwierigkeiten bei der Vorbereitung von Investitionsmaßnahmen beseitigt werden.

Fehlende, bzw. abgezogene Bauproduktion führte dazu, daß nachstehende Maßnahmen nicht planmäßig durchgeführt werden konnten:

Gleisgruben und Hallenbeheizung Naußlitz

Die Maßnahme wurde 1973 begonnen und wird dazu beitragen, daß die Reparatur- und Pflegearbeiten an den Tatra-Straßenbahnfahrzeugen weiterhin verbessert werden. Wegen fehlender Baukapazität konnte der 2. Bauabschnitt nur zum Teil durchgeführt werden. In Übereinstimmung mit der Fachabteilung werden die Überhänge aus dem Jahre 1974 und der 3. Bauabschnitt in den Investitionsplan des Jahres 1975 aufgenommen.

Betriebswerkstatt Trachenberge

Im Zusammenhang mit der Fahrzeugabstellanlage werden Betriebswerkstatt und Waschhallle aufgebaut. Damit wird ein Straßenbahnhof mit Durchlauftechnologie geschaffen.

Trotz vertraglicher Bindung wurde der 1. Bauabschnitt nicht plangemäß abgeschlossen. Der Abschnitt des Jahres 1975 ist bilanzmäßig abgesichert. Es wird angestrebt, daß der für das Vorhaben vertraglich gebundene Industrie- und Verkehrsbau den Überhang aus dem Jahre 1974 im Planjahr 1975 mitleistet.

Dispatcherturm Fucikplatz

Das Vorhaben wurde nicht abgeschlossen. Die Außenhaut des Turmes ist eine Spezialanfertigung eines Wiederverwendungsprojektes aus Karl-Marx-Stadt. Trotz aller Bemühungen war es bisher nicht möglich, einen Ausführungsbetrieb dafür zu finden. Das Vorhaben ist als Fortsetzungsmaßnahme vorgesehen und wird nach Überarbeitung des Projektes zum Abschluß gebracht.

4.4.4. Bildung und Verwendung des Investitionsfonds

Für die Finanzierung der Investitionsvorhaben wurden bereitgestellt (in TM):

	Plan	Ist
Bildung des Investitionsfonds		
Amortisationen einschl. Restbuchwerte	11.120,1	11.196,0
des Berichtsjahres		
Übertragene Mittel aus dem Vorjahr	222,3	222,3
Gewinnverwendung des Berichtsjahres	244,0	244,0
Überplangewinn des Vorjahres	338,4	339,9
Haushaltmittel	15.100,0	15.100,0
Haushaltmittel (Rest.)	-	2.887,0
Kredit (entspr.mat.KZ)	4.759,0	6.000,0
Sonstige Quellen des Betriebes	300,0	454,8
	32.083,8	36.444,0
Kredit für Leistungsfahrzeuge außerh.mat.KZ	4.037,0	-
	36.120,8	36.444,0
Verwendung des Investitionsfonds		
Investitionsaufwand	-	30.978,9
Kredittilgung Investkredit 1973	-	1.377,8
Kredittilgung Investitionskredit 1974	-	4.087,3
	-	36.444,0

4.5. Aussonderungen und Verschrottungen von Grundmitteln

Im Jahre 1974 erfolgte die Umsetzung der Grundmittel von Freital an das Kraftverkehrskombinat Dresden mit einem Bruttowert von TM 1.040,2.
Der Aussonderungsplan für Strab-Trieb- und Beiwagen wurde erfüllt.
1974 wurden insgesamt 97 Strab-Trieb- und Beiwagen verschrottet.
Infolge der Umsetzung des Objektes Freital wurden 29 Trieb- und Beiwagen verschrottet.
Insgesamt wurden 1974 242 Grundmittel durch Verkauf und Verschrottung aus dem Grundmittelbestand ausgesondert.
Der Aussonderungsgrad beträgt (wertmäßig) 4,4 % zum durchschnittlichen Grundmittelbestand.

Abgang an wichtigen Inventarobjekten - ohne mtT -

	Bruttowert TM	nicht gepl. Restbuchwerte TM	zu amort. Restbuchwerte TM	erzielter Verkaufserlös TM
Abgänge insg.	11.433,7	284,8	816,9	320,0
davon: Verkauf	2.069,9	119,2	-	320,0
darunter:				
Fahrzeuge	2.037,4	116,4	-	125,2
davon: Verschrott.	8.323,6	165,6	816,9	-
darunter:				
Fahrz.-Strab	5.981,7	-	662,4	-
Fahrz.-KOM	383,7	-	-	-
Fahrz.-Obus	92,4	-	-	-
Fahrz.-Sonst.	587,1	165,6	154,5	-
davon:				
Umsetzungen (aKVK)	1.040,2	-	-	-

4.5. Instandhaltung der Grundmittel

Die planmäßige Instandhaltung der Grundmittel ist wichtigster Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbes und kommt zum Ausdruck:

- in der Erfüllung der geplanten Produktivitätssteigerung;
- in der Auseinandersetzung der Kollektive mit Instandhaltungsproblemen, woraus ein erheblicher Nutzen durch Neuerervorschläge resultierte;
- in der Verbesserung der Qualität der Arbeit und
- in der Anwendung sowjetischer Neuerermethoden, insbesondere der Nasarowa-Methode zur Pflege von Maschinen und Ausrüstungen.

Planmäßig verlief die Instandhaltung der Bergbahnen und Fährbetriebsmittel.

- Abteilung Schienenfahrzeuge -

Die Abrechnung der Technischen Programme beider Werkstätten weist gegenüber 1973 eine Steigerung um 13,3 % aus und ergibt sich aus:

- T o	Plan d.Istlstg. Std.	Ist Std.	Erf. i. %
HU T4D/B4D	39.660	48.655	81,2
Radr.schleifen	5.094	4.971	102,5
Wagenreparatur	16.310	12.090	135,2
T4D - Aggregate	93.010	97.050	95,8
sonst.	72.009	63.336	113,7
S u m m e	225.123	225.334	99,9

- T r a			
HU ET EB	49.360	44.990	109,7
Wagenrep.	12.592	11.504	112,1
Stromabnehmer	8.400	8.940	94,0
Zusammenstöße	10.359	11.499	90,1
S u m m e	81.011	76.933	105,3

Abt. Schienenfahrzeuge	307.134	303.267	101,3
mit Zus.-Stöße u. Lack	333.844	318.951	104,7

Der Nachweis der Produktivitätssteigerung beinhaltet die im Vergleich zu 1973 vergleichbaren Reparaturleistungen in den K.-Tr. 400 - 405, wobei kaum beeinflußbare und nicht exakt nachgewiesene Leistungen gesondert aufgeführt sind.
Beim Vergleich der summierten Positionen untereinander lassen sich Schlußfolgerungen hinsichtlich der Schadensentwicklungen und des Bedarfs an Arbeitszeit pro Einheit ziehen.

So erfordern Schäden größeren Ausmaßes wie Nässeschäden am Fußboden, durchgerostete Dächer und Regenrinnen, Verwindungs- und Lagerschäden am Drehgestell (alles T4D/B4D) mehr Arbeitszeit als 1973. Zudem sind an einer Vielzahl bewegter Gestänge vom Hersteller nicht vorgesehene Lagerbuchsen anzubringen, womit nach einem einmalig hohen Arbeitsaufwand materialökonomischen Überlegungen Rechnung getragen bzw. Engpässen vorgebeugt wird. Abrechnung des Reparatur - Ausstoßplanes:

- T o

	Ist-Stck	Erf. i. %
HU T4D/B4D	39	100,0
Radr.schleifen	1.033	120,7
Wagenrep.	115	104,5
Aggr. T4D/B4D	4.390	91,1
" sonst.	3.540	109,2
S u m m e	9.172	100,5

- T r a

Lack	146	91,2
Wagenrep.	663	69,8
HU El/EB	35	125,0
Stromabn.	200	100,0
sonst.	233	94,3
S u m m e	1.357	95,0

Gegenüber der Produktivitätsermittlung ist die Abrechnung des Reparaturausstoßplanes nur insofern repräsentativ, wie sie die Erfüllung pro Position zeigt. Die Summen lassen keinen Schluß über einzelne Wertigkeiten zu.
Ursachen nachgewiesener Abweichungen sind zurückzuführen auf:

- AK - Mangel in bestimmten Berufsgruppen, z. B. Lackierer;
- geringerer Bedarf als geplant z. B. bei Motorengenerator, Federspeicherbremse und Schienenbremse nach Qualitätsverbesserungen
- erhöhter Bedarf, z. B. bei Zusammenstoßschäden (zus. Abbauplan) und der Radsatzinstandsetzung.

Die verbesserte Qualität der Instandhaltungsleistungen spiegelt sich in der gegenüber 1973 um 33,3 % auf 3.630 km erhöhten störungsfreien Laufleistung wieder.
An den Schwebebahnwagen wurden durch die Gruppe 314 in Zusammenarbeit mit der Strab-Werkstatt Trachenberge umfangreiche Reparatur- und Lackierarbeiten durchgeführt, die zur kurzzeitigen Einstellung des Betriebes führten.
Zur Reparatur der Fördermaschine der Standseilbahn konnte kein Kooperationspartner gefunden werden, so daß lediglich das gebrochene Fundament eines Hauptwellenlagers erneuert und die Jahresrevision durchführbar waren. Eine Erneuerung der Klauenkupplung und eines Treibscheibenlagers unterblieben.

- Abteilung Kraftfahrzeuge -

Die Instandhaltung der Grundmittel KOM, Obus und Wirtschafts-

fahrzeuge erfolgte entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen bei Einhaltung der technischen Einsatzkoeffizienten. Zeitweilig aufgetretene Ersatzteilschwierigkeiten konnten weitestgehend operativ überwunden werden.

Das Intensivierungsprogramm der Abteilung -32- sah eine Steigerung der Arbeitsproduktivität um 5 % vor. Nach Lieferung von 15 KOM als Erweiterungen des Bestandes und der Einsparung von 29.592 Std. produktiver Arbeitszeit weist die Abteilung eine Produktivitätssteigerung von 5,75 % nach.

Trotz z. T. erheblicher AK - Unterbesetzung gelang es den Kollektiven der Werkstätten Bla, Ri und Nau, ihren Reparaturausstoßplan zu erfüllun.

Rep. - Ausstoßplan, Erfüllung in %

	Bla	Ri	Nau	Abt. zus.
- TK				
KOM	101	104	-	102
Obus	100	-	-	100
Pers.-Anh.	100	-	-	100
Gesamt	100	104	-	102
- TD II				
KOM	101	-	101	101
Obus	103	-	-	103
Pers.-Anh.	100	-	-	100
Gesamt	101	-	101	101

Nachhaltig auf den äußeren Zustand der KOM wirkte sich wie im Vorjahr der AK-Mangel in der Wagenreinigung aus.

Mit der Verlagerung eines Teiles TD II und laufender Unterhaltung an KOM von Mickten nach Naußlitz wurdeab IV. Quartal 1974 ein Kapazitätszuwachs für die Instandhaltung des ebenfalls erweiterten Bestandes der Wirtschaftsfahrzeuge einschließlich Anhänger und E-Karren erreicht, Schichtbetrieb in den KOM - Werkstätten Blasewitz und Naußlitz ermöglichte einen Teil der Instandsetzungen und Technischen Dienste in verkehrsschwachen Zeiten durchzuführen und somit den TEK zu stabilisieren.

4.7. Koeffizient der technischen Einsatzbereitschaft (technischer Einsatzkoeffizient)

- Angaben in Tausend -

	Plan			Ist			
	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrz. Std.	Fahrzeugkalenderzeit Std.	Koeffizient	Kalenderzeit d. betriebsf. Fahrz. Std.	Fahrzeugkalenderzeit Std.	Koeffizient	Erfüllg. in %
Strab-T4D TW	2.197,9	2.681,4	0,820	2.222,7	2.727,2	0,815	99,4
Strab-TW	771,8	991,6	0,778	781,5	1.039,6	0,752	96,7
Strab-B4D	892,6	1.055,6	0,846	885,8	1.061,5	0,835	98,7
Strab-BW	1.412,1	1.622,3	0,870	1.516,0	1.690,8	0,897	103,1
Obus-TW	113,9	140,2	0,813	128,5	140,2	0,917	112,8
Obus-Hänger	113,9	140,2	0,813	128,1	140,2	0,914	112,4
KOM	1.077,5	1.304,4	0,826	1.115,6	1.308,0	0,853	103,3

5. Grundfondswirtschaft der materiell-technischen Territorialstruktur

5.1. Bestand nach Grundmittelgruppen und -arten (TM ohne Dezimale)

Grundmittelgruppe		Grundmittelart 0	1	2	4	5	6	7	8	9	Gesamt
013 BW											
	AB 1. 1.74	5.091	111.432	45.012	-	-	-	120	-	1.133	162.768
	EB 31.12.74	5.498	115.089	52.990	-	-	-	110	-	1.144	174.831
	Verschleiß										
	AB 1. 1.74	1.575	48.554	24.539	-	-	-	69	-	653	75.390
	EB 31.12.74	1.651	48.586	24.215	-	-	-	67	-	701	75.220

Analyse einiger wichtig. Inventarobjekte		Bruttowert	Verschleiß	Streckenlänge - km -	Anzahl der Kreuzungen	Anzahl der Abzweigungen	Anzahl d. Weichen	Stück
Gleisanlagen	1. 1.74	109.251	47.180	323,6	40	597	818	-
	31.12.74	109.251	47.180	323,9	40	643	813	-
Stromzuführungsanlagen								
- Fahrleitung	1. 1.74	12.299	11.792	381,2	-	-	-	-
	31.12.74	11.418	11.013	422,2	-	-	-	-
- Kabelnetz	1. 1.74	14.368	6.848	451,9	-	-	-	-
	31.12.74	17.498	6.848	486,8	-	-	-	-
- Signal-anlage	1. 1.74	698	698	-	-	-	-	62
	31.12.74	698	698	-	-	-	-	62
- beleucht. Halte-stellen-säulen	1. 1.74	88	33	-	-	-	-	47
	31.12.74	88	38	-	-	-	-	47
- Bahnwerke (stationär u. fahrbar)	1. 1.74	21.671	6.537	-	-	-	-	32
	31.12.74	27.830	7.091	-	-	-	-	37

0 = Gebäude
1 = Bauliche Anlagen
2 = Kraftmaschinen u. -anlagen
4 = Maschinen, techn. Ausrüstungen
5 = Werkzeuge, Modelle, Vorrichtungen
6 = Hebezeuge, Fördermittel
7 = Fahrzeuge d. Schienen-, Straßen- u. Wasserverkehrs
8 = Mess-, Prüf- u. Laborgeräte, Waagen
9 = Betriebs- u. Büroausstattung

5.2. Investitionen

5.2.1. Investitionsvorbereitung

Für den weiteren Einsatz von T4D/B4D-Fahrzeugen müssen zur ausreichenden Stromversorgung Unterwerke neu gebaut, vorhandene rekonstruiert und Bahnstromkabel in großem Umfang neu verlegt werden. Die Vorbereitung dieser Investitionen erfordert einen hohen Projektierungsaufwand. Je besser es uns gelingt, für diese Arbeiten den unbedingt erforderlichen Vorlauf zu schaffen, desto besser wird die Baudurchführung erfolgen können. Die Zusammenführung der vorbereitenden Gruppen mit der für die Baudurchführung verantwortlichen Gruppe hat bereits Erfolge gezeigt, wie bereits unter 4.4.1. ausgeführt worden ist. Im übrigen gilt auch für die Vorbereitung der Investitionsmaßnahmen der mtT das unter 4.4.1. für die Investitionen im allgemeinen Gesagte.

5.2.2. Investitionsdurchführung

Bei der Durchführung der Investitionen der materiell-technischen Territorialstruktur gab es einige terminliche Zwangspunkte. Auf Grund des Einsatzes von T4D-Fahrzeugen auf den Linien 9 und 13 ab Dezember 1974 wurde gefordert, daß die Unterwerke Fucikplatz und Wiener/Gellertstraße bis 30. 11. 74 betriebsfähig seien bzw. daß die Baufreiheit für die Montage der Ausrüstung für das UW Fucikplatz ab 30. 6. 74 und für das UW Wiener/Gellertstraße ab 31. 7. 74 bestehen mußte. Ursprünglich war geplant, daß UW Fucikplatz am 1. 7. 74 zu beginnen und die Montagefreiheit ab 30. 10. 74 zu gewährleisten. Für das UW Wiener/Gellertstraße war der Baubeginn für den 1. 6. 74 vorgesehen. Da die Baugrube witterungsbedingt nicht termingemäß fertiggestellt werden konnte, war es erst am 18. 6. 74 möglich, mit dem Bau zu beginnen, und es kam dadurch zu einer Verzögerung der Montagefreiheit. Das der Endtermin für die Herstellung der Betriebsfähigkeit trotzdem gehalten wurde, zeugt von der sehr großen Einsatzbereitschaft und verständnisvollen Zusammenarbeit der bauausführenden und Montagekollektive.

Bei der Kabelverlegung bereiten der Manuelle Tiefbau und der Deckenschluß (Straßenbauarbeiten) infolge unzureichender Baubilanzierung die größten Schwierigkeiten.

Den Erfüllungsstand der einzelnen Investitionen zeigt folgende Plan-Ist-Abrechung:

Materielle und finanzielle Erfüllung des Investitionsplanes (in TM)

	Plan		Ist	
	fin.	mat.	fin.	mat.
MtT-Erweiterungsinvestitionen				
0018 Abstellanlage Tra, Überh.	1.863,0	630,0	2.677,3	1.544,9
19 Unterwerke Bodenbacherstr. Plauen, Trachau (Abschluß)	235,0	70,0	601,6	413,9
20 Unterwerke Wiener/Gellertstr.	1.761,0	1.761,0	1.959,6	1.959,6
21 Unterwerk Fucikplatz	1.082,0	1.082,0	663,9	663,9
22 " Radebeul	636,2	636,2	596,8	598,4
23 " Coswig	640,0	640,0	484,0	484,0
24 " Johannstadt, Abschl.	687,0	70,0	592,3	-
25 Kabellegungen	2.286,1	2.283,0	2.749,1	2.749,9
25 " Unterwerk Plauen Überhang	450,5	450,5	460,6	465,9
26 50 Weichenheizungen	105,0	105,0	30,2	30,2
27 10 Zwischenfernsteuerungen, Abschluß	289,5	218,7	224,0	153,2
	10.035,3	7.946,4	11.039,3	9.063,9
MtT-Ersatzinvestitionen				
20 Rekonstruktion Unterwerk West	253,4	250,0	256,3	252,9
29 Rekonstr. Unterwerk To	107,5	100,0	51,5	43,9
30 Zwischenpontons f. Fähren	13,0	13,0	-	-
	373,9	363,0	307,8	296,8
32 Investitionsvorbereitung	160,0	160,0	28,0	28,0
MtT-Investition insges.:	10.569,2	8.469,4	335,8	9.388,7

5.2.3. Unvollendete Investitionen

Zum Bilanzstichtag waren unvollendete Investitionen im Werte von TM 2.498,9 vorhanden. Bei folgenden Vorhaben konnte eine termingerechte Fertigstellung nicht erreicht werden:

Unterwerk Bodenbacherstr.

Der geplante Schleusenabschluß wurde nur provisorisch durchgeführt. Im Zuge des Wohnungsbaus ist vorgesehen, den Anschluß an den Hauptsammler des Wohnungsbaugebietes anzubinden.

Unterwerk Radebeul

Wegen fehlender Baubilanzierung war im Investitionsplan 1974 nur die Lieferung der Stromversorgungsanlagen geplant. In Übereinkunft mit den ZPD Lößnitzbau wurde der Rohbau in zusätzlicher Leistung für unseren Betrieb gebracht. Die Fertigstellung des Baus wird in Eigenleistung des Betriebes im Plan-Jahr 1975 durchgeführt.
Der Ausbau der Energieanlagen wurde für die PGH Nordlicht geplant.

Unterwerk Coswig

Die Stromversorgungsanlagen wurden geliefert. Da der Kreis Meißen die Baukapazität nicht bereitstellt, wurde der Bau des Unterwerkes bisher nicht durchgeführt. Das Vorhaben kann erst 1976 erfolgen.

Unterwerk Fucikplatz

Der Anschluß an das Schleusensystem wurde wegen fehlender Tiefbaukapazität noch nicht durchgeführt. Aufnahme in den Plan 1976 ist erfolgt.

Unterwerk Wiener Str.

Das Vorhaben wurde vollständig abgeschlossen. Als Überhänge wurden in den Plan 1975 aufgenommen:

- Regulierungsarbeiten des Geländes
- Anlegen eines Zufahrtweges
- Anschluß an die Kanalisation

Rekonstruktion der Unterwerke Wesel und Tolkewitz

In beiden Unterwerken werden umfangreiche Rekonstruktionsarbeiten durchgeführt. 1974 begonnene Teilabschnitte werden für beide Vorhaben im Planjahr 1975 abgeschlossen.

5.2.4. Bildung und Verwendung des Investitionsfonds

Zur Finanzierung der Investitionsvorhaben wurden bereitgestellt:

	- Angaben in TM -	
	Plan	Ist
Bildung des Investitionsfonds		
Übertragene Mittel aus dem Vorjahr	2.099,8	2.099,8
Haushaltmittel	8.469,0	9.239,0
Sonstige Quellen		27,6
	10.568,8	11.366,4
Verwendung des Investitionsfonds		
Investitionsaufwand	-	11.360,3
Rücküberweisung an Haushalt	-	6,1
	-	11.366,4

5.3. Abgänge von wichtigen Inventarobjekten

	Bruttowert in TM
Abgänge insgesamt	1.939,5
davon Verkäufe	206,4
Verschrottungen	1.733,1

Von den Grundmitteln der materiell-technischen Territorialstruktur sind auf Grund der Umsetzung an das Kraftverkehrskombinat Dresden verschrottet worden :

- Erdkabel (Strecke Freital)	TM	332,5
- Kraftanlagen	TM	167,0
- Fahrleitung	TM	1.084,0

An das Energiekombinat Ost wurden Schaltzellen im Werte von 196,5 TM verkauft.

5.4. Reparaturen an den Grundmitteln

Erfüllung des technischen Programms - Verkehrsanlagen

Auf Grund der angespannten Schienensituation 1974 mußte für die Abt. Gleisbau im IV. Quartal 1974 eine Änderung des technischen Programms beantragt werden. Di se Änderung ergab folgende Werte im technischen Programm (m Gleis):

Leistungen der Gleisbauer

	Plan 1974		geänderter Plan	
	Eigen- kräfte	Fremd- kräfte	Eigen- kräfte	Fremd- kräfte
Investitionen				
Neubau von Gleisen	-	40	-	40
Generalreparaturen GVP	-	16.866	-	12.912
Schienen auswechseln mit Unterbau	1.330	2.902	563	1.510
Schienen auswechseln ohne Unterbau	323	-	869	166
GVP-Vorbereitung und Abschluß	4.934	-	3.420	-
laufende Unterhaltung GVP	-	-	-	63
Schienenauswechsel ohne Unterbau	1.070	585	356	302
	7.657 m	20.753 m	5.208 m	15.353 m
Gesamtleistung m Gleis	28.410 m		20.561 m	

Werden die Werte des geänderten Planes und die Ist-Werte des Jahres 1974 gegenübergestellt, so ergibt sich folgender Erfüllungsstand:

	Plan 1974 mit Korrekt.			Angaben in m Gleis Ist 1974			Ist 1973
Position des Techn.Progr.	Eigen- kräfte	Fremd- kräfte	Gesamt	Eigen- kräfte	Fremd- kräfte	Gesamt	Gesamt
Investition Neubau v.Gleis	-	40	40	111	394	505	3.329
Generalrepar. GVP	-	12.912	12.912	-	11.793	11.793	13.978
Schienen ausw. mit Unterbau	563	1.510	2.073	566	1.383	1.949	2.895
desgl. ohne Unterbau	869	166	1.035	857	273	1.13	1.414
GVP-Vorber. u.Abschl.	3.42	-	3.42	3.323	-	3.323	1.881
Lauf.Unth.GVP	-	63	63	-	63	63	69
Gleiserneuer.	356	3 2	658	422	434	856	759
	5.208	15.353	20.561	5.279	14.340	19.619	24.325

Es kann festgestellt werden, daß die Gleisbauer unseres Betriebes ihren Plan mengenmäßig (m Gleis) als auch stundenmäßig (Plan 104.022 Std.; Ist 109.005 Std.) erfüllt haben. Die Untererfüllung des Gesamtplanes ergibt sich aus der Untererfüllung der Fremdbetriebe.

Leistungen der Steinsetzer

Position in Techn. Programm	Plan 1974 nach ME	Plan 1974 nach Std.	Ist nach ME	Ist nach Std.	Ist 1973 nach E
Generalrep.					
Pfl.herst.o.Aufbr.m²	9.000	5.130	16.911	9.64[illegible]	11.195
do. mit Aufbr. m²	1.000	700	65	46	210
Fahrbahnpl.verlegen	100	80	96	77	74
Fb.-Pl.verl. bei GV	4.934	2.467	1.682	842	560
Sonst.Arbeiten (Std:)	1.623	1.623	2.555	2.555	2.195
GR gesamt	-	10.[illegible]0	-	13.160	-
Laufende Unterhaltg.					
Pfl.herst.o.Aufbr.m²	3.500	1.995	1.304	744	330
Pfl.Rep. m.Aufbr.	25.000	22.500	29.580	26.622	25.695
Fahrb.-Pl.verlegen	-	-	63	5[illegible]	327
Fahrb.-Pl.auswechs.	714	1.250	1.204	2.109	-
Sonst.Arbeiten	9.128	9.128	2.610	2.610	12.126
LU gesamt	-	34.873	-	32.135	-
Summe:	-	44.873	-	45.295	-

Leistungen der Schweißer

Generalreparaturen	Plan nach ME	Plan nach Std.	Ist nach ME	Ist nach Std.	Ist 1973 n.ME
E-Stöße herstell.(Stck)	496	1.736	778	2.724	715
AT- " "	495	2.078	284	1.189	195
Leistungen für Dritte (f.VTK)					
E-Stöße herstellen (Stck)	1.796	5.286	1.835	6.429	2.768
AT- " " "	1.796	7.525	1.819	7.623	2.295
Laufende Unterhaltung					
E-Stöße herstellen (Stck)	820	2.870	921	3.226	867
AT-Stöße " "	20	84	35	147	19
Auftragsschweißg.(m.Schiene)	7015	8.348	4.119	4.901	3.832
Paßstücke einbauen(" "	2055	3.905	516	983	1.019
Sonstige Arbeiten	12.668	12.668	18.442	18.442	15.862

Sonstige Gleisunterhaltung

					Ist 1973
Schienenreinigung (km Gleis)	25.[illegible]	-	28.40[illegible]	-	37.683
Schienenschleifen (Fahrkopf km Gleis)	18.000	-	28.326	-	24.899
Kurvenschmieren mit Kfz (km Gleis)	5.500	-	5.510	-	6.881

Herstellen von Gleisanlagen und Gleisanlagenteilen

	Plan	Ist	Ist 1973
Werkplatz Reick Leistungseinheiten	100,0	101,4	1[illegible]5,4

Abt. Stromversorgung

Angaben in Produktionseinheiten

Art der Arbeit	Plan	Ist	Erfüllg. %	Qual. Note
Investitionen eigen	3.154,9	3.480	110,3	
" fremd	635,6	692,3	108,9	
Generalreparatur	4.709,6	5.187,1	11[illegible],1	
Revisionen	4.671,4	4.657,3	99,6	
Durchsichten	2.728,7	2.762,4	101,2	
Prüfungen	6,2	6,8	109,0	
Fahrdrahtauswechslung	215,0	195,6	9[illegible],9	
Schaltdienste	1.324,7	1.324,7	1[illegible]0,0	
Sonderleistungen	3.334,8	5.103,7	153,0	
Gesamterfüllung	20.780,9	23.409,9	112,6	1,4
Gesamterfüllung 1973	18.933,6	20.197,4	107,0	1,6

Abt. Hochbau

		Plan	Ist	Ist 1973
Werterhaltg.:	Eigenleistung	35[illegible],0 TM	434,9 TM	
	Fremdleistung	530,0 TM	908,4 TM	
	Gesamt	88[illegible],0 TM	1.343,3 TM	1.193,0 TM
Investition:	Eigenleistung	200,0 TM	341,4 TM	
	Fremdleistung	832,[illegible] TM	6[illegible]5,3 TM	
	Gesamt	1.[illegible]32,[illegible] TM	947,7 TM	953,2 TM

6. Materialwirtschaft

6.1. Materialtechnische Versorgung, vertragliche Bindungen und ihre Erfüllung

Die materialtechnische Versorgung erfolgte 1974 nach der betrieblich festgelegten Planmethodik für Material und Ausrüstungen.
Grundlage für die Auslösung der Vertragsangebote waren die von den Linienbereichen übergebenen Bedarfsmeldungen, die nach dem Materialfeinplan zu den gestaffelten Bestellterminen aufgegeben wurden.
Bei volkswirtschaftlich wichtigen Erzeugnissen, die der Bilanzierung unterliegen, wurde vor Auslösung der Bestellungen mit den Bereichsplanern eine nochmalige Bedarfsabstimmung vorgenommen. Neben der Reduzierung der Aufträge konnten nicht in Anspruch genommene Bilanzanteile bei metallurgischen Erzeugnissen, Schnittholz sowie Lacke und Farben dem Bilanzorgan zur weiteren Verwendung zurückgegeben werden.
Schwierigkeiten traten in der Beschaffung von Erzeugnissen der Metallurgie, Baustoffindustrie sowie bei Erzeugnissen aus Gummi und Asbest und Werkzeugen auf. Die Ursachen lagen in den erheblichen Kürzungen bei der Bilanzierung im Bereich der Versorgungskontore. Die Einsprüche bei den Bilanzorganen bzw. Vertragspartnern brachten nur geringe Teilerfolge, so daß zur Beseitigung der Engpässe wiederum im verstärkten Maß operative Einsätze notwendig waren und die sozialistische Werkshilfe in Anspruch genommen werden mußte.
Bei Erzeugnissen der Metallurgie liegen die Schwerpunkte der Nichtrealisierung unserer Bestellungen vorwiegend bei Importabmessungen. Darüber hinaus verzögerten sich die Lieferzeiträume von durchschnittlich 8 Wochen auf 6 - 9 Monate im Lagerbezug. Die Ursachen liegen nach Mitteilung des VEB Metallurgiehandel bei der Nichteinweisung in die Walzwerke und fehlender zentraler Bilanzierung. Dadurch trat eine erhebliche Sortimentslücke im Metallurgiehandel auf, so daß verschiedentlich unsere Bestellungen ohne Bestätigung zurückgeschickt wurden.

Zur planmäßigen Absicherung, insbesondere der betrieblichen Schwerpunktpositionen sowie der Direktbezüge, wurden Verbindungen mit den Lieferbetrieben zum Abschluß langfristiger Verträge aufgenommen. Von einigen Betrieben wurden uns die Vertragsangebote unterbreitet bzw. die Bedarfszahlen angefordert. Der Abschluß langfristiger Verträge wird im Jahre 1975 weiter angestrebt.
Besonders problematisch ist die Situation der Versorgung mit Werkzeugen. Trotz persönlicher Aussprachen und schriftlichen Forderungen im zuständigen VK konnten nur geringe Teilerfolge erzielt werden. Der durchschnittliche Auslieferungsstand betrug ca. 15 - 30 %, unterschiedlich in den Sortimenten, so daß eine operative Verteilung aller Lieferungen vorgenommen werden mußte.

Ohne Probleme verlief die Versorgung mit festen Brennstoffen. Durch lfd. persönliche Verbindung wurden uns vom VEB Kohlehandel Dresden 350 t BB zusätzlich über das Kontingent zur Verfügung gestellt.

Noch nicht gelöst ist das Problem des Flaschenumschlages bei technischen Gasen und die Einhaltung der vertraglich festgelegten Abnahmemenge. Trotz unserer eingerichteten Kontrollmaßnahmen im Hauptlager und der Information der Verbraucherstellen konnte nicht vermieden werden, daß wegen dieser Vertragsverletzungen unser Betrieb im III. und IV. Quartal mit Sanktionen belegt wurde.

Die Unterbringung der Aufträge aus Investanträgen für Maschinen, Fahrzeuge und betriebliche Einrichtungen lag im Berichtsjahr bei ca. 45 %.
Bei den nicht realisierten Aufträgen handelt es sich vorwiegend um Hochleistungsmaschinen (Werkzeug-, Dreh-, Hobel-, Radsatzdrehmaschinen) sowie um Personen- und Lastkraftwagen, wo entweder keine Bilanzanteile vorlagen bzw. die von uns angeforderten Typen und Ausführungen nicht im Angebot waren.
Der Vertrag über Hebebühnen für Kraftfahrzeuge mit VEB Hebezeugwerk Königsbrück wurde trotz Einschaltung des Vertragsgerichtes wegen Exportverträgen des Betriebes nicht realisiert.
Zur Verbesserung der organisatorischen, finanziellen und vertraglichen Sicherung der Materialversorgung wurde eine Leitungskonzeption ausgearbeitet und vom Betriebsdirektor bestätigt.
Die getroffenen Schlußfolgerungen orientierten vorwiegend auf die Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Linienbereichen zur Lösung von Beschaffungsaufgaben und zur weiteren Durchsetzung der gesetzlichen Bestimmungen zur Ordnung der Material- und Lagerwirtschaft.
Die Beschlüsse standen unter laufender Kontrolle auf ihren Erfüllungsstand in den Leitungsberatungen der Abteilung und haben nachhaltige Ergebnisse in der materialtechnischen Versorgung sowie in der Einhaltung der Planbestände gebracht.

6.2. Materialbestände und Bestände an unfe tigen Leistungen
(Angaben in TM)

Erz.Gr.	Bezeichnung	Plan p. 31.12.74	Ist p. 31.12.74	Plan Ø 1974	Ist Ø 1974
111	Brennstoffe	89,0	133,5	106,0	140,9
112	Schwarz-/NE-Met./Schienen	3315,0	2390,7	3043,0	2386,0
113	Masch.Bau.Ers. t. Kabel	6622,0	7225,7	6567,0	7119,0
114	Chemie	373,0	376,7	383,0	390,0
115	Baumaterial	400,0	431,9	454,0	354,0
116	Dst.-Kldg., Textilien	198,0	187,4	198,0	277,2
Kt.22	Kulturwaren	16,0	24,7	16,0	17,0
Kt.160	Handelsware	4,0	19,2	4,0	14,5
Rg.23	Störreserve	134,0	129,8	134,0	132,0
Kt.11390 /93	Baugruppen	1252,0	1549,1	1320,0	1395,8
117	B-Lager-Bestand	-	48,7	-	111,0
1171/72	Entwerter	107,0	98,6	201,0	250,3
		12510,0	12616,0	12426,0	12587,7

Kostenträger	Plan p. 31.12.74	Ist p. 31.12.74	Plan Ø	Ist 1.6.-31.12.74
411/412/413	1005,0	162,8	1074,7	686,8
421/422	448,0	83,8	539,4	641,5
471	235,0	175,7	247,8	231,8
472	58,0	25,3	63,3	57,7
UP - gesamt	1746,0	447,6	1925,2	1617,8

Die Bestandsentwicklung zeigt gegenüber 1973 bei Reparaturmaterial für Strab und KOM weiterhin eine fallende Tendenz. Dies betrifft vorwiegend Ersatzteile, Wälzlager, chemische Erzeugnisse und schnell verschleißende Arbeitsmittel. Der Abbau wurde erreicht durch Bereinigung der Bestände von Ersatzteilen und Material ausgesonderter Fahrzeuge sowie durch die praktische Anwendung der ausgearbeiteten Vorratsnormen in der Disposition und Beschaffung.

Die Überplanbestände an Erdkabel und Fernmeldekabel lagen im Jahresdurchschnitt bei 550 TM und mußten durch Sonderkredit finanziert werden. Diese Abweichungen konnten bei der Festlegung des RSP nicht vorausgesehen werden, da die Liefertermine zum damaligen Zeitpunkt nicht bekannt waren und für die Kabelverlegung keine Vertragsabschlüsse mit den Baubetrieben bestanden.

Die Überplanbestände an Strab-Ersatzteilen und Material in den Betriebswerkstätten wurden bis zur Inventur 1974 durch Soudermaßnahmen bereinigt, so daß der Ist-Bestand mit dem Planbestand übereinstimmt.

Durch Verkäufe von Entwertern und Ersatzteilen konnte die mit der DSB vereinbarte Senkung der Bestände bis auf den festgelegten Planbestand von 107 TM erreicht werden.

In der Position Dienstbekleidung lag ab II. Quartal die Überschreitung bei durchschnittlich 90 TM durch Bereitstellung von Stoffen, die als beigestelltes Material in die Bestände gebucht und erst im Dezember mit der Auslieferung der letzten Bekleidungsstücke ausgebucht wurden.

Bei festen Brennstoffen lag die Zuweisung durch die Energiekommission um 300 t höher als im vergangenen Jahr. Gleichzeitig ging der Verbrauch infolge der milden Witterung und des Wegfalls der Brennstellen Waltherstraße und Freital um 500 t zurück. Zur Verbesserung der Versorgung der Objekte mit Brennstoffen wurde der RSP dieser Position 1975 erhöht.

Bei den neuen Baugruppen für Strab erscheint ab Oktober durch Nachlieferungen aus dem Jahresvertrag ein Überplanbestand, der bis zum Jahresabschluß nicht beseitigt wurde. In Abstimmung mit der Abteilung Schienenfahrzeuge wurden Stornierungen aus dem Jahresvertrag 1975 vorgenommen.

Das Ansteigen der Bestände bei Schwarz- und NE-Metall ab 2. Halbjahr wurde gründlich analysiert und Abbaumaßnahmen eingeleitet, die im I. Quartal 1975 abgeschlossen werden.

Der Unterplanbestand bei Straßenbahnschienen lag im Jahresdurchschnitt bei 895 TM und hat seine Ursache im Ausbleiben der Importlieferungen.

Bei Baumaterial wurden die Planbestände nicht erreicht durch Kürzung der Bilanzanteile, vorwiegend bei Beton und Steinzeugmaterial. Die Überschreitung im Dezember ergibt sich aus der Einbuchung der Bestände an Baumaterial für die Baumaßnahme Halle Tolkewitz der Abteilung Hochbau, die im I. Quartal 1975 durchgeführt werden soll.

Die Kontrolle der Bestandsentwicklung der unvollendeten Produktion liegt in den Linienbereichen. Nach Auskunft der Bereichsplaner wurden die Planwerte am Jahresanfang geschätzt. Beim Kostenträger 421/422 Bauleistung ist nach der Abrechnung per 31. 12. 1974 ein großer Teil der bisher noch nicht abgerechneten Aufträge inzwischen erledigt.

Planwidrige Bestände

Der Abbau der planwidrigen Bestände weist nachstehende Ergebnisse aus:

Verkäufe:	348,7 TM
Verschrottungen:	78,3 TM
Abwertungen:	21,0 TM

Die Verkäufe beinhalten vorwiegend Tatra - Straßenbahnersatzteile, Fahrscheinentwerter und -teile, Kabel und Elektromaterial sowie Kraftfahrzeugteile.
Die Verschrottung erfolgte vorwiegend bei technisch veraltetem Material, Ersatzteilen und Halbfabrikaten für ausgesonderte Straßenbahnwagen.

6.3. Materialökonomie

6.3.1. Materialverbrauchsnormen

Im Betrieb bestehen bestätigte Materialverbrauchsnormen für
- Treibstoffe für Wirtschaftsfahrzeuge und KOM
- Autoreifen nach Laufleistung für alle Kraftfahrzeuge
- flüssige und feste Brennstoffe für alle Heizstellen des Betriebes
- Elektroenergie, Gas- und Wasserverbrauch
- Lacke und Farben bei Neulack für Strab und KOM, dgl. bei Überlack für Strab
- Reparaturkosten für Wirtschaftsfahrzeuge und KOM.

Die Abrechnung erfolgt über Haushaltbücher durch die Abteilung Arbeitsökonomie, außer für KOM und O-Bus, wo die Abrechnung im Bereich 2 erfolgt.

Einsparung 1974:

Lacke und Farben:	4.753,- M
flüssige und feste Brennstoffe:	33.458,- M
Rep.Kosten für Wirtschaftsfahrzeuge:	38.630,- M

Die Einsparung Rep.Kosten und Treibstoffe für KOM werden durch Bereich 2 gemeldet.

Die Ermittlung einer Materialverbrauchsnorm für eine Baugruppe T4D hat bisher zu noch keinem Ergebnis geführt. Die Untersuchungen werden im Jahr 1975 fortgeführt.

6.3.2. Materialvorratsnormen

Im Jahre 1974 wurde die Erarbeitung der Vrn fortgesetzt und die ermittelten Vrn zur Bestätigung eingereicht. Per 31. 12. 74 sind 32 % der RSP-Bestände durch Vrn belegt. Die betrieblich bestätigten Vrn wurden erstmalig für die überbetriebliche Materialplanung eingesetzt und so günstigere Voraussetzungen für Fondszuweisungen geschaffen. Sie waren auch Grundlage für die überbetriebliche Materialberichterstattung.
In den Fachgebieten der Materialversorgung bilden die VRn Arbeitsgrundlage für die Disposition, Bestellaufgabe und Bestandsüberwachung.
Mit der Normierung der Materialvorräte erfolgte gleichzeitig eine Bereinigung der Materialbestände durch Auftragsregulierungen, Verkäufe und Verschrottungen (durchschnittliche Senkung der Bestände durch Vrn 138 TM im 2. Halbjahr).

Reg. 06 Werkzeuge und Schleifmittel

durchschnittlich Senkung der Bestände im 2. Hj. um 30 Tm

Reg. 07 Wälzlager

Senkung des RSP im 2. Hj. um 40 TM und Rückgang der Bestände um durchschnittlich 23 TM

Reg. 05 Baumaterial

Senkung des RSP im 2. Hj. um 100 TM und Senkung der Bestände um durchschnittlich 85 TM

Reg. 18 Holz, Papier, Preßspan

Senkung des RSP im 2. Hj. um 11 TM

In Vorbereitung der Überarbeitung der Vrn im NE-Metall wurden planwidrige Bestände in Höhe von 50 TM ins Angebot genommen. Die ermittelten Überplanbestände im Schwarzmetall betragen ca. 65 TM.

6.3.3. Verwendung von regenerierten Ersatzteilen

Reg.	Bezeichnung	Ersatzteilverbr. 1974 gesamt	dav. reg.	Anteil Wert	nach % Menge
10	Ersatzteile f. Wirtsch.Fahrzg.	428,0 TM	120,0 TM	28 %	65 %
09	Ersatzteile f. KOM u. O-Bus	1868,0 TM	392,0 TM	21 %	77 %
08	Ers.Teile Strab ältere Typen	1029,0 TM	52,0 TM	5 %	13 %
17	Ersatzteile für Tatra-Strab	2127,0 TM	156,0 TM	7,3 %	16 %

Verhältnis der Preise für regenerierte - zu Neuteilen:
Reg. 10 = 38 % Ø Reg. 08 = 39,7 % Ø
Reg. 09 = 45 % Ø Reg. 17 = 46 % Ø

6.4. Lagerwirtschaft

Die Anleitung der Lagerleiter konzentrierte sich 1974 auf die Durchsetzung der in der neuen Lagerordnung getroffenen Festlegungen und auf die weitere Verbesserung der Ordnung und Sicherheit in den Materiallagern.
Ein weiterer Schwerpunkt war die Fortführung der Technisierung und die Neueinordnung der Artikel nach Erzeugnisgruppen unter dem Gesichtspunkt der besseren Raumausnutzung.

Im Hauptlager Tolkewitz wurde durch Aussonderung der Straßenbahnteile älterer Typen Lagerfläche gewonnen und durch weitere Einrichtung von Stapelregalen und Anschaffung von Sichtbehältern die Lagerung der Ersatzteile für Untergestelle sowie Normteile übersichtlicher gestaltet.
Im Kfz-Lager Blasewitz werden Vorkehrungen getroffen zur Erweiterung der Lagerfläche, die sich durch Vergrößerung des Wagenparkes erforderlich macht.
Im Hochbaulager Waltherstraße ist die unzureichende personelle Besetzung die Ursache für die Mängel in der Verwaltung der stark angestiegenen Bestände. Um die Trennung zwischen Werkstatt- und Lagerbeständen besser als bisher durchführen zu können, ist der Bau eines Lagerschuppens für 1975 vorgesehen.
Die Einhaltung der Lagerordnung ist jedoch nur durch den Einsatz einer vollen Arbeitskraft möglich.

In den Materiallagern der Betriebswerkstätten sind im letzten Jahr sichtbare Verbesserungen eingetreten, die zu einer erhöhten Kontrolle der Ersatzteilbestände und des Verbrauches geführt haben.
Das Kfz-Lager ist im Aufbau, Umfang sowie in der Unterbringung des Materials und der Ersatzteile in Mickten ausreichend und übersichtlich gestaltet, so daß die Festlegungen der Lagerordnung vom Lagerpersonal vollinhaltlich eingehalten werden können.

Die Unterbringung des Material im Freilager ist noch nicht gelöst. Zur Durchsetzung der Ordnung und Sicherheit ist es unbedingt erforderlich, diese Lagerstellen so abzusichern, daß sie nur für das Lagerpersonal zugängig sind. Vom Lagerkollektiv des Hauptlagers Tolkewitz wurden bereits erste Gedanken in einer Neuerervereinbarung zum Vorschlag gebracht.

6.5. Finanzierung der RSP - Bestände

Zur Finanzierung der Überplanbestände wurden im Jahre 1974 folgende Kredite in Anspruch genommen:

Reg. 08	Ersatzteile für ältere Fahrzeugtypen	352,5 TM
Reg. 17	Ersatzteile für Tatra-Straßenbahnwagen	
Reg. 16	Kabel	275,0 TM
Kto. 1171/1172	Entwerter und Ersatzteile für Entwerter	100,0 TM

Die Tilgung erfolgte entsprechend der an die DSB eingereichten Abbaupläne termingemäß.

6.6. Kennziffern der Materialwirtschaft

	Plan 1974	Ist 1974	Ist 1973
Umlaufmittelquote :			
Erlöse Warenproduktion zu IAP / durchschnittliche Bestände an materiellen Umlaufmitteln	7,01	6,92	8,17
Umlaufmittelintensität :			
durchschnittliche Bestände an materiellen Umlaufmitteln / Erlöse Warenproduktion zu IAP	0,14	0,14	0,12

Wertangaben:	Plan 1974	Ist 1974
Erlöse Warenproduktion zu IAP	100.557.000,- M	102.120.386,- M
Bestände an materiellen Umlaufmitteln im Jahresdurchschnitt	14.338.077,- M	14.749.886,- M

7. Arbeitskräfte, Arbeitsproduktivität, Lohn

7.1. Bewegung und Fluktuation der Arbeitskräfte

7.1.1. Bestand und Bewegung der Arbeitskräfte

Dienststelle	Bestand	Zugänge: absolut	Zugänge: innerbetriebl.	Zugänge: natürlich	Abgänge: gesellschaftl.	Abgänge: Fluktuation	Abgänge: innerbetriebl.	Bestand: 31. 12. 1974
Bereich Betriebsdirektor								
PHA	1	-	-	-	-		-	1
übr. Besch.	59	2	11	11	4		5	56
Bereich Verkehr								
PGA	1.287	156	71	68	12	75	118	1241
PHA	373	19	51	5	3	16	36	383
übr. Besch.	332	11	35	33	4	10	26	315
Bereich Fahrzeuginstandhaltung								
PHA	500	93	39	22	13	22	72	504
übr. Besch.	141	12	7	6	-	3	2	149
Bereich Verkehrsanlagen								
PHA	415	45	35	14	2	11	24	444
übr. Besch.	126	19	25	18	5	5	4	133
Bereich Entwicklung u. Organisation								
übr. Besch.	83	12	4	6	-	4	14	79
Bereich Kader u. Bildung								
PHA	1	-	-	-	-	-	1	1
übr. Besch.	95	3	7	1	4	-	3	97
Bereich Ökonomie								
PHA	85	4	8	12	3	-	4	78
übr. Besch.	310	33	13	26	3	14	15	298
Bereich Hauptbuchhalter übr. Besch.	61	12	5	2	2	2	1	69
	3.869	419	312	224	50	162	325	3.333

7.1.2. Fluktuation der Arbeitskräfte

Im Zeitraum vom 1. 1. bis 31. 12. 1974 sind insgesamt

162 Arbeitskräfte

aus unserem Betrieb ausgeschieden.

Die Gründe sind folgende:

48	familiäre Gründe
25	Wegzug von Dresden
39	finanzielle Verbesserung
24	dienstliche Gründe -Auflösung des Objektes Freitals-
7	Rückkehr in den erlernten Beruf
5	Arbeitsbummelei
7	Nichteignung
2	Inhaftierungen
5	fristlose Entlassungen
162	Kollegen

Maßnahmen zur Verringerung der Fluktuation

- In Verbindung mit den Dienststellenleitern, den Funktionären der gesellschaftlichen Organisationen und dem Kaderinstrukteur wird mit allen Mitarbeitern, die das bestehende Arbeitsrechtverhältnis kündigen, persönliche Aussprache geführt. Es wird versucht, durch Umsetzungen in eine andere Tätigkeit diese Kolleginnen und Kollegen zu überzeugen, im Betrieb zu verbleiben.

- Zum Teil werden zu diesen Gesprächen die Ehepartner mit eingeladen, um in einem Familiengespräch das anstehende Problem der Kündigung zugunsten unseres Betriebes zu klären.

- bei Kündigungen aus familiären Gründen, wegen Betreuung der Kinder, wird in jedem Fall versucht, diese Angelegenheit durch Umsetzung in eine andere Tätigkeit zu klären, damit der betreffende Mitarbeiter unserem Betrieb als Arbeitskraft erhalten bleibt.

- Ständige und kontinuierliche Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen, besonders der im Schichtdienst beschäftigten Mitarbeiter.

7.1.3. Durchgeführte Maßnahmen zur Werbung von Arbeitskräften

Im Jahre 1974 lagen uns insgesamt 585 Bewerbungen vor.
Sie gliedern sich wienfolgt auf:

	Strab	KOM	Technik	Verwaltung
eingestellt wurden:	60	45	85	53
aus dieziplinar und gesundheitl. Gründen mußten abgelehnt werden:	55	42	28	12
nach Einsichtnahme in die Kaderunterlagen mußten folgende Absagen erteilt werden:	49	38	53	65

Die laut Beschluß der SED-Stadtleitung vom 8. 5. 72 durchgeführte Werbeaktion zur Gewinnung von Fahrpersonal für unseren Betrieb, wurde am 31. 3. 74 beendet. Diese Aktion brachte für unseren Betrieb folgendes Ergebnis:

Stadtbezirk	Einstellung von Straßenbahnfahrern Soll	Ist	Kom-Fahrern Soll	Ist
Nord	59	41	47	34
West	43	42	25	15
Mitte	23	29	21	11
Süd	18	14	15	7

Als weitere Werbemaßnahmen wurden durchgeführt:

- Einmal im Quartal Aufgabe eines Zeitungsinsorates in den Ausgaben Dresden, Freital und Radebeul der SZ, Union, SNN, und ST.
- Einmal im Quartal Einschaltung unseres Werbefilmes in den Lichtspieltheatern der Stadt Dresden.
- Plakatierung an 540 Stellen im Stadgebiet Dresden, in Radebeul und Coswig. Das Werbeplakat wurde neu gestaltet.
- 466 Bewerbern sind auf Zeitungsinsorate Angebote unterbreitet worden.
- Gestaltung bzw. Entwurf einer neuen Arbeitskräftewerbebroschüre.
- Das Schaufenster im Hochhaus wurde im Jahre 1974 2 x im Rahmen der Arbeitskräftewerbung ausgestaltet.
- In den Städten und Gemeinden Radebeul, Coswig, Weinböhla, Cossebaude und Kreischa erfolgta eine Werbeaktion zur Werbung von Arbeitskräften mit jewils öffentlichen Sprechtagen.

- Im Rahmen des Studentensommers 1974 wurden mit der Ingenieurschule für Verkehrstechnik Dresden und der TU Dresden Vereinbarungen zur Durchführung eines Arbeitseinsatzes von Studenten abgeschlossen.
  Es konnten 212 Studenten für Kabelgrabenarbeiten gewonnen werden.

- In den Sommerferien 1974 kamen 192 Schüler auf folgenden Arbeitsplätzen zum Einsatz:
  Wagenwäscher, Hofarbeiter, Hilfsarbeiter, Lagerarbeiter und Küchenhilfe.

- Im Rahmen der Arbeitskräftewerbung sind 10.000 Taschenalmanach mit Werbetext durch unsere Fahrkartenverkaufsstellen zur Verteilung an unsere Bürger gekommen.

- Mit Invalidenrentern wurde durch persönliche Gespräche laufend Verbindung gehalten mit dem Ziel, die Kolleginnen und Kollegen zur Aufnahme einer Teilbeschäftigung im Betrieb gewinnen.

- In Verbindung mit dem Rat der Stadt Dresden, Amt für Arbeit, nahmen Vertreter unseres Betriebes an den Gesprächen, die mit Armeeabgängern geführt wurden, teil, um aus diesem Personenkreis Arbeitskräfte für unseren Betrieb zu gewinnen.

Schlußfolgerungen

- Bei den Einstellungsgesprächen ist verstärkt auf die Einzelheiten des Schichtdienstes sowie auf die Arbeits- und Lebensbedingungen besonders im Bereich Verkehr hinzuweisen, damit nach der Einstellung in dieser Hinsicht bei den neueingestellten Mitarbeitern keine Probleme auftreten.

- Zur Werbung von Arbeitskräften für unseren Betrieb werden im Jahre 1975 folgende Maßnahmen eingeleitet:

  - Einschaltung unseres Werbefilmes in den Filmtheatern
  -
  - Ausgestaltung des Schaufensters im Hochhaus

  - Neugestaltung unseres Werbeinserates und Veröffentlichung desselben in den Tageszeitungen SZ, Union, SNN und ST

  - Einleitung intensiver Werbemaßnahmen in den Gemeinden Boxdorf, Reichenberg, Radebeul. Cossig und Weinböhla

  - Fertigstellung einer neuen Arbeitskräftewerbebroschüre

  - Aushang des Arbeitskräfteplanes an 300 Stellen in der Stadt Dresden

  - Gestaltung eines Taschenkalenders mit dem Hinweis auf die Werbung von Arbeitskräften.

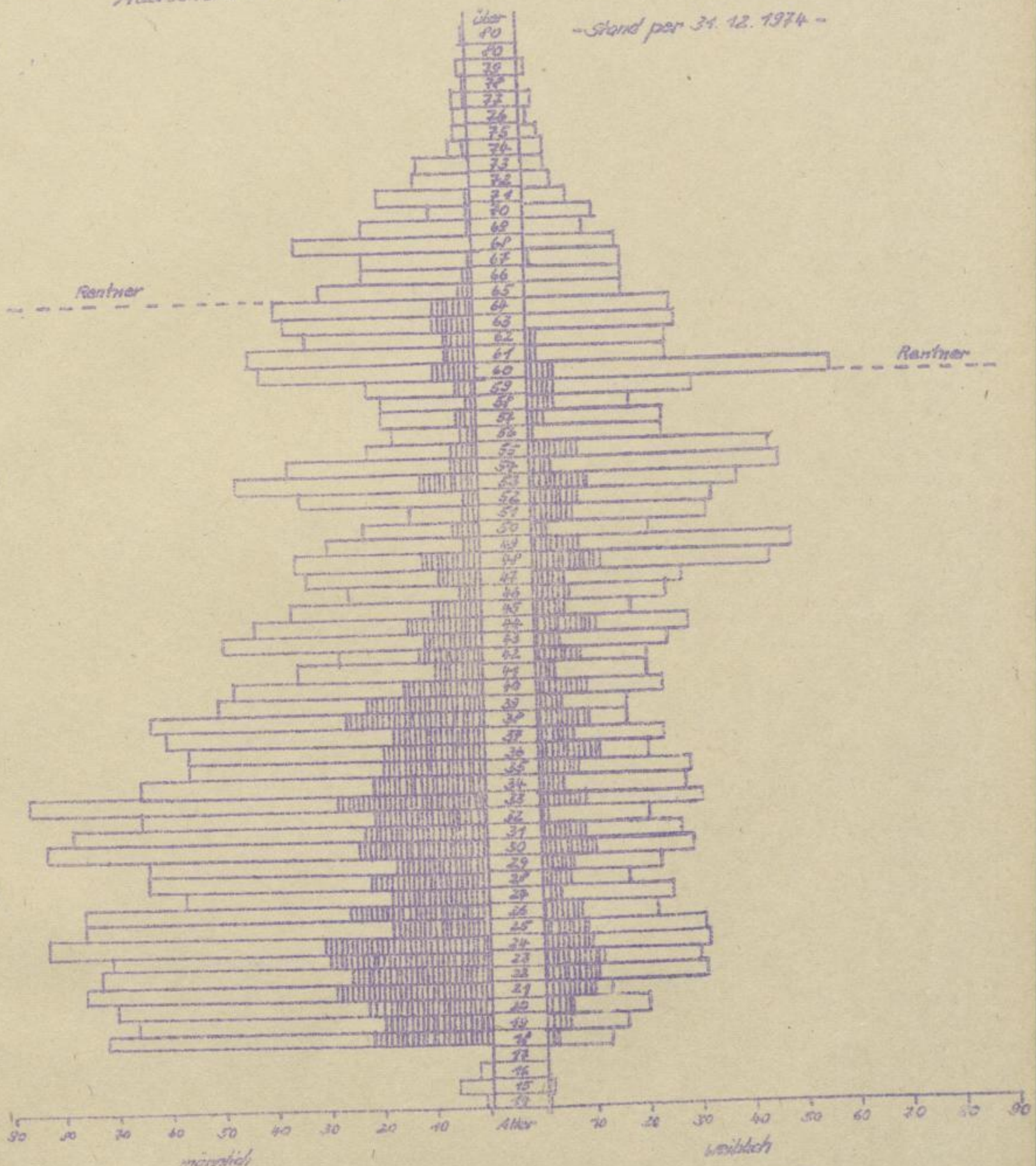
7.2. Entwicklung der Anzahl und der Struktur der Arbeitskräfte

Beschäftigungsgruppe	Stand: 31. 12. 1972 VB	%	TB	%	Stand: 31. 12. 1973 VB	%	TB	%	Stand : 31. 12. 1974 VB	%	TB	%
Produktionsgrundarbeiter	1.082	33,0	331	48,0	1.108	33,3	268	42,4	1.077	33,6	238	40,3
dav. Strab-Fahrer	549		126		586		97		596		82	
KOM- u.Obusfahrer	303		15		321		10		314		9	
sonst. PGA)	230		190		201		161		144		131	
sonst. PGA)									23		16	
Produktionshilfsarbeiter	1.257	38,3	102	14,8	1.263	37,9	104	16,5	1.265	34,5	86	14,6
dav. Betriebswerkst. u. Wagenreinigung	207		34		249		29		235		19	
Fahrzeuginstandhaltung	572		18		542		25		569		30	
Verkehrsanlagen	370		21		382		26		403		29	
sonst. PHA	108		29		90		24		58		8	
übr. Beschäftigte	943	28,7	256	37,2	961	28,8	260	41,1	981	31,9	266	45,1
dav. Betreuungspersonal	107		67		125		75		164		75	
Hilfspersonal									86		67	
gesamt:	3.282	100,0	689	100,0	3.332	100,0	632	100,0	3.323	100,0	590	100,0
Lehrlinge	362				347				345			

VB = Vollbeschäftigte TB = Teilbeschäftigte

Altersstruktur der Belegschaft

-Stand per 31. 12. 1974 -



Arbeiter und Angestellte in Plusoren (ohne Arbeitskräfte aus Fremdbetrieben in sozialistischer Hilfe) 4258

davon: Frauen 1450
Männer 2808

7.3. Ausnutzung der Arbeitszeit

Ausfallstunden durch Krankheit, gesellschaftliche Interessen und Fehlstunden je VbE

	Krankheit Plan	Krankheit Ist	ges. Interessen Plan	ges. Interessen Ist	Qualifizierung Plan	Qualifizierung Ist	Fehlstd. Ist	Wartez. Ist	pers. Interessen Plan	pers. Interessen Ist
Planjahr 1973										
Strab-Fahrer	185,0	210,2	26,0	24,3	14,0	9,9	11,7	-	14,0	19,6
Obus-Fahrer	250,0	237,8	12,0	3,4	-	-	14,9	-	20,0	35,5
KOM-Fahrer	125,0	135,2	24,0	21,7	-	5,2	2,5	-	4,0	4,6
PHA -3- Fahrz.Inst.	151,4	152,6	32,2	36,5	11,9	14,7	5,2	-	3,0	8,7
PHA -4- Verk.-Anl.	151,5	178,4	17,6	26,0	11,4	16,4	7,4	0,4	5,3	6,7
Planjahr 1974										
Strab-Fahrer	185,0	235,3	26,0	23,9	7,0	8,6	8,1	-	14,0	22,2
Obus-Fahrer	210,0	250,6	12,0	3,4	7,0	0,9	10,1	-	20,0	45,1
KOM-Fahrer	125,0	138,8	24,0	31,5	7,0	4,0	4,6	-	14,0	6,1
PHA -3- Fahrz.Inst.	152,1	150,4	24,1	24,7	20,0	20,5	4,8	-	3,0	9,5
PHA -4- Verk.-Anl.	151,1	162,4	15,6	20,5	11,0	12,3	2,6	1,1	4,5	5,9

In den Beschäftigtengruppen Strab-, KOM- und Obusfahrer sowie bei den PHA im Bereich Verkehrsanlagen ist ein Ansteigen der Ausfallstunden durch Krankheit vom Plan zum Ist sowie im Ist-Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. In der Auswertung der Anzahl der Krankheitsfälle ist im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Rückgang "im Jahre 1973 = 6,7 % und 1974 = 6,5 % (3.416 Fälle)" zu verzeichnen. Der Vergleich zur Ausfallzeit ergibt somit ein Ansteigen der Krankheitsdauer für die einzelnen Fälle.
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 und Auswertungen wurden Schlußfolgerungen für die Senkung dieser Stunden getroffen.

7.4. Entwicklung der Arbeitsproduktivität

Das Niveau der Arbeitsproduktivität auf der Grundlage der Eigenleistung - Basis Warenproduktion zu Betriebspreisen - beträgt für den Gesamtbetrieb 24.810,- Mark/VbE. Das bedeutet eine Steigerung der Arbeitsproduktivität gegenüber 1973 um 3,31 %.

Die im Wettbewerbsbeschluß vom 10.1.1974 vorgesehene spezifische Steigerung der Arbeitsproduktivität gegenüber 1973 wurde wie folgt erfüllt bzw. übererfüllt:

	Wettbewerbsbeschluß	Ist per 31.12.1974
in der Strab-Instandhalt.	12,0 %	13,3 %
in der KOM-Instandhaltung	6,0 %	6,8 %
in den eigenen Gleisbaubrig.	4,7 %	6,3 %
im Hochbau	2,0 %	2,3 %

Die Messung und Nachweisführung erfolgte auf der Grundlage der Naturalmethode. In der Strab- und KOM-Instandhaltung erfolgte durch die Senkung des manuellen Aufwandes und einer neuen Reparaturtechnologie eine Kürzung der Vorgabezeiten pro Leistungseinheit um 12 bzw. 6 %. Durch die Übererfüllung der im Zeitaufwand pro Leistungseinheit bereits gekürzten technischen Programme wurde oben genannte zusätzliche Arbeitsproduktivitätssteigerung erreicht.

Die gleiche Methode wurde bei den Brigaden des Gleisbaues angewandt. Dabei ist die Berechnung auf der Grundlage "Stunden pro Meter Gleis" unzureichend, da sie nur die von den Gleisbaubrigaden erbrachten direkten Stunden für Gleisbauarbeiten und die Nachweisleistungen von Gleisbaustellen beinhaltet.

Im Rahmen einer FWT-Maßnahme ist 1975 vorgesehen, die Messung und Nachweisführung der Arbeitsproduktivität in den Gleisbaubrigaden auf der Grundlage der Eigenleistung - Basis Warenproduktion zu Betriebspreisen - einzuführen und daraus beeinflußbare Haushaltbuchkennziffern abzuleiten. Damit kann zukünftig zugleich eine Produktivitätsmessung der anteilig großen Gruppe der "sonstigen Arbeiten" der Gleisbaukräfte vorgenommen werden.

7.5. Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes

Gegenüberstellung des Lohnfonds 1973 zu 1974 der einzelnen Beschäftigtengruppen in TM

	1973		1974		Differenz	Differenz 1973 zu 1974	
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan/Ist	Plan	Ist
Prod.-Grundarb.	12.081,6	13.096,4	12.910,1	12.652,6	./.257,5	+ 828,5	./. 443,8
zus. Belohnung	601,1	586,6	634,1	567,8	./. 66,3	+ 33,0	./. 18,8
Prod.-Hilfsarb.	11.425,6	11.397,7	12.100,2	11.895,8	./.204,4	+ 674,6	+ 498,1
zus. Belohnung	652,9	682,1	629,3	705,0	+ 75,7	./. 23,6	+ 22,9
Übr. Beschäft.	8.483,0	8.337,2	8.978,5	8.762,2	./.216,3	+ 495,5	+ 425,0
zus. Belohnung	529,4	585,1	546,7	593,0	+ 46,3	+ 17,3	+ 7,9
Summe Besch.o.L.	33.773,6	34.685,1	35.798,9	35.176,4	./.622,5	+ 2.025,3	+ 491,3
Lehrlinge	423,7	383,8	384,3	427,2	+ 42,9	./. 39,4	+ 43,4
Besch. insges.	34.197,3	35.068,9	36.183,2	35.603,6	./.579,6	+ 1.985,9	+ 534,7

Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes der einzelnen Beschäftigtengruppen in Mark

Prod.-Grundarb.	9.167,0	9.644,0	9.634,0	9.485,0	./.149,0	+ 467,0	./. 159,0
Prod.-Hilfsarb.	8.759,0	8.987,0	8.530,0	8.676,0	+ 146,0	./. 229,0	./. 311,0
Übr. Beschäft.	7.975,0	8.110,0	7.659,0	7.875,0	+ 216,0	./. 316,0	./. 235,0

Der Lohnfonds wurde 1974 insgesamt mit 622,5 TM nicht in Anspruch genommen (98,26 % Ausschöpfung). Die Unterschreitung ist bei PHA und PGA sowie übrigen Beschäftigten gleichermaßen zu verzeichnen.

Bei PGA wurde der Lohnfonds mit 97,61 % ausgeschöpft. 323,8 TM wurden nicht in Anspruch genommen.
Die Begründung liegt im wesentlichen in der Unterbesetzung bei Rangierdiensten (37,3 fehlende VbE). Der Unterbesetzung von Arbeitsplätzen steht eine Überschreitung der geplanten Überstunden bei Strab-, KOM- und Obus-Fahrern in Höhe von 168.293 Std. gegenüber.
Einen weiteren Einfluß auf die Nichtinanspruchnahme des Lohnfonds nehmen die Überschreitung der geplanten Ausfallstunden durch Krankheit und die Fehlstunden sowie die Nichtausschöpfung der vorgesehenen zusätzlichen Belohnung in Höhe von 66,3 TM.

Bei den Produktionshilfsarbeitern ist eine Nichtinanspruchnahme des Lohnfonds in Höhe von 128,7 TM zu verzeichnen. Das entspricht einer Erfüllung von 98,99 %. Diese Nichtinanspruchnahme wird mit der Unterschreitung der geplanten Arbeitskräfte in Höhe von 47,4 VbE begründet. Das entspricht einer Lohnfondsunterschreitung von 404,3 TM. (47,4 Ak x 8.530,- M = 404,3 TM).
Außerdem wurden die geplanten Überstunden nur mit 72,87 % gebracht. Diese Unterschreitung der geplanten Ak und der Überstunden bewirken die o.g. Unterschreitung der Lohnfonds der Produktionshilfsarbeiter.
Ein Ausgleich wird in der Erhöhung der Mehrleistungsprämie um durchschnittlich 4 bis 6 % durch Steigerung der AP erzielt.

Der Lohnfonds der übrigen Beschäftigten wurde mit 98,22 % in Anspruch genommen. Das entspricht einer Nichtinanspruchnahme in Höhe von 170,0 TM.
Diese Unterschreitung ist begründet durch die geplanten, aber nicht vorhandenen, Arbeitskräfte mit 59,7 VbE.

<u>PGA</u>

Plan 9.634,- M Ist 9.485,- M = 98,45 %

Die Nichtinanspruchnahme des Ø-Lohnes bei PGA ist im wesentlichen darin zu suchen, daß die geplanten Zuschläge, wie Feiertagszuschlag, Nachtschichtprämie, Wochenendschichtprämie, nicht wie geplant in Anspruch genommen wurden.

<u>PHA</u>

Plan 8.530,- M Ist 8.676,- M = 101,71 %

Ursachen sind die Steigerung der Arbeitsproduktivität und damit die Erhöhung der Mehrleistungsprämie.

<u>Übrige Beschäftigte</u>

Plan 7.659,- M Ist 7.875,- M = 102,82 %

Die Überschreitung des Ø-Lohnes ist darin zu suchen, daß die unbesetzten Planstellen in den niedrig bezahlten Gehaltsgruppen liegen.

7.6. Ausbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte

7.6.1. Innerbetriebliche Qualifizierung

Im Planjahr 1974 wurden folgende Qualifizierungsmaßnahmen von der Gruppe Aus- und Weiterbildung vorbereitet und durchgeführt:

Meisterlehrgänge

Der Verkehrsmeisterlehrgang mit 18 Teilnehmern ist im März 1974 ordnungsgemäß beendet worden.

Die Teilnehmer des Vorbereitungslehrganges für die Meisterausbildung konnten das Ziel erreichen (die Durchführung des Lehrganges erfolgte durch die Volkshochschule).

Seit September 1974 werden ein Meistervorbereitungslehrgang, ein Meisterlehrgang und ein Meisterfortführungslehrgang durchgeführt.

Facharbeiterlehrgänge

Im August 1974 konnten 146 Werktätige das Facharbeiterzeugnis in Empfang nehmen, und zwar

53 Facharbeiter für Städtischen Nahverkehr,
64 Berufskraftfahrer,
13 Facharbeiter für Eisenbahnbautechnik und
16 Industriekaufmann.

20 Werktätige haben die Facharbeiterprüfung im Lehrgang "FN" nicht ablegen können, da sie die Hausarbeit und andere Prüfungen nicht termingerecht abgeschlossen. Davon holten 10 Werktätige ihre versäumten Prüfungen nach und konnten ihr Zeugnis erhalten.

Am 1. 9. 1974 nahmen ca. 190 Werktätige ihre Facharbeiterausbildung in den Berufen

Facharbeiter für Städtischen Nahverkehr,
Berufskraftfahrer,
Kraftfahrzeugschlosser und
Elektrofahrzeugschlosser

auf.

Weiterbildungslehrgänge

Nachstehende Weiterbildungslehrgänge fanden statt:

Fahrlehrerschulung,
Elektroschweißerlehrgang,
Qualifizierung der E-Monteure,
DRK-Lehrgänge,
SV-Schulungen,
Arbeitsschutzlehrgänge,
Planerlehrgang,
Lehrgang für leitende Kader,
Gasschweißerlehrgang und
Lehrgang für wirtschaftliche Rechnungsführung.

In der Zeit vom 1. 1. bis 30. 6. 1974 wurden 288 Werktätige, davon 68 weibliche, ausgebildet.

Studenten im 3. Studienjahr

8 Studenten sind im Schuljahr 1973/74 ausgebildet worden und konnten am 16. 8. 1974 dem Betrieb als Jungingenieure übergeben werden.

Im Studienjahr 1974/75 erhalten 4 Studenten ihre Ausbildung nach den vorgegebenen Lehrplänen.

WpA-Schüler

Im Schuljahr 1973/74 wurden 21 Oberschüler in der WpA ausgebildet. Diese Schüler konnten bei Ablegung des Abiturs gute Ergebnisse erreichen.

Zur Zeit werden 23 Schüler ausgebildet.

7.6.2. - Außerbetriebliche Qualifizierung

Die außerbetrieblichen Qualifizierungsmaßnahmen sind in Kooperation mit anderen Betriebsakademien und der Volkshochschule durchgeführt worden.
Außerdem konnten Kolleginnen und Kollegen zum Hoch- bzw. Fachschulstudium delegiert werden.

Direktstudium

Im Jahre 1974 schlossen 9 Kolleginnen und Kollegen das Direktstudium an Hoch- bzw. Fachschulen ab, davon sind 5 Kollegen und 2 Kolleginnen wieder in unseren Betrieb eingestellt worden.
4 Kollegen nahmen ab September 1974 ein Direktstudium an einer Hoch- bzw. Fachschule auf, so daß im Studienjahr 1973/74 20 Kollegen im Direktstudium studierten.

Fernstudium

2 Kollegen schließen zur Zeit ihre Dissertation zum Dokter ab.
3 Kollegen beendeten ihr Hochschul-Fernstudium, davon 2 mit der Diplomarbeit.
9 Kollegen absolvierten das Fachschul-Fernstudium, und 13 Kollegen wurden an einer Fachschule für das Fernstudium neu immatrikuliert.
So befanden sich bis September 1974 33 Kollegen im Fachschul-Fernstudium, während es ab Herbst 1974 37 Kollegen waren, die die Möglichkeit nutzten, im Fernstudium ihr Wissen an einer Fachschule zu erweitern, um sich für den eigenen Arbeitsplatz zu qualifizieren.

Die Meisterausbildung hat sich mehr auf unseren Betrieb verlagert, so daß z. Z. nur 12 Kollegen an der Meisterausbildung in einer außerbetrieblichen Bildungseinrichtung teilnehmen.
5 Kollegen schlossen ihre Ausbildung ab, während 7 Kollegen eine solche aufgenommen haben.

Die Facharbeiter-Ausbildung konzentrierte sich auf die Berufe Schlosser, Elektromechaniker, Lagerarbeiter und Koch.
Gegenwärtig befinden sich 14 Kollegen in der Ausbildung zum Facharbeiter der vorgenannten Ausbildungsrichtung.

Zur materiellen Unterstützung der sich weiterqualifizierenden Kollegginnen und Kollegen hat der Betrieb 10.306,-- M an Studienbeihilfen, Studiengebühren und Büchergeld gewährt.
Des weiteren wurden Lehrgangsgebühren für den Besuch von Lehrgängen an der Volkshochschule sowie für die Facharbeiter- und Meisterausbildung in Höhe von 14.473,-- M gezahlt.

Zu allen Bildungseinrichtungen einschließlich der Hoch- und Fachschulen, an denen unsere Kolleginnen und Kollegen studieren, besteht eine gute Verbindung.
Mit den Fachrichtungsleitern in den einzelnen Hoch- und Fachschulen fanden Aussprachen über den Leistungsstand der Studenten statt.
Dies wirkte sich insofern günstig aus, als der Betrieb vom jeweiligen Leistungsstand der Studenten Kenntnis erhielt und dort Maßnahmen eingeleitet werden konnten, wo noch keine richtige Einstellung zum Studium gefunden wurde. In Einzelfällen war es dadurch möglich, den Leistungsdurchschnitt zu verbessern.

Mit allen im Studium befindlichen Kollegginnen und Kollegen sind Qualifizierungsverträge abgeschlossen worden.
Das trifft auch für die in der Facharbeiter-Ausbildung stehenden Kollegginnen und Kollegen zu.

Beim Abholen ihrer Studienbeihilfe erfolgten mit den Direktstudenten persönliche Gespräche, somit wurde ein enger Kontakt mit ihnen gehalten.

7.6.3. - Fahrschulausbildung

Das Kollektiv der Fahrschule setzte im Jahre 1974 alle Kraft ein, um die neu gewonnenen Arbeitskräfte zu Straßenbahn- und KOM-Fahrern zu qualifizieren.

Durch die Einführung neuer Lehrmethoden und den Einsatz moderner Lehr- und Lernmittel konnte die Erziehung und Ausbildung verbessert werden. Ziel dabei war es stets, Fahrer für den sozialistischen Großstadtverkehr auszubilden, die die Qualitätsnormen erfüllen.

Es fanden folgende Lehrgänge statt:

	Anzahl der Lehrgänge	Ausbildung abgeschlossen
Grundlehrgang Strab	10	73
Abendlehrgang Strab	1	6
FN-Ausbildung Strab	7	48
Ausbildung Fahrerlaubn. Kl. 5 V	11	96
Ausbildung Fahrerlaubn. Kl. 4	2	12
Erwerb d. Pers.-Bef. KOM	12	70

Die Quote der nicht bestandenen Prüfungen lag bei der Strab-Ausbildung bei 16,9 % und in der Kfz-Ausbildung bei 2,9 %.
Der hohe Anteil der Durchfaller in der Strab-Ausbildung resultiert aus der Ausbildung der FN-Lehrlinge. Durch umfangreiche Maßnahmen in Zusammenarbeit mit der Berufsausbildung konnten die Ergebnisse im 2. Halbjahr 1974 wesentlich verbessert werden.

Das Kollektiv der Fahrlehrer nahm ständig an Qualifizierungsmaßnahmen teil. Neben der Fahrlehrerschulung absolvierten 6 Kollegen Einzelqualifizierungen.

Alle Mitarbeiter der Fahrschule arbeiteten konsequent nach der Bassow-Methode und dem Saratower System ohne selbstverschuldete Verkehrsunfälle. Damit wurde erreicht, daß das Kollektiv im Jahre 1974 ohne Arbeitsunfälle blieb.

Zur Lösung aller Aufgaben leistete das Kollektiv 3.965,5 Überstunden.

Die Leitung der Fahrschule arbeitete zielstrebig an der effektiven Gestaltung der Fahrschulausbildung. Mit der versuchsweisen Einführung eines "L-Buches für Strab-Fahrer" wurden gute Ergebnisse bei der effektiven Unterrichts- und Prüfungsgestaltung erzielt.

Der mit anderen Fahrschulen der Nahverkehrsbetriebe geführte Erfahrungsaustausch wird positiv eingeschätzt, weil er zur weiteren Qualifizierung der Erziehung und Ausbildung beitrug. Auch im Jahr 1975 soll auf diesem Gebiet eine Weiterentwicklung erfolgen.

An Fahrzeugen sind eingesetzt worden:

3 T4D,
1 B4D,
1 MAN,
1 W 50,
1 Ikarus 66 und
1 Pkw Trabant.

7.7. Berufsausbildung

7.7.1. Erfüllung des Planes der Berufsausbildung

Der Plan der Lehrproduktion einschließlich des Gegenplanes konnte mit 9.309 Stunden übererfüllt werden, und zwar

	Plan	Ist	Erfüllung
Facharbeiterstunden	91.382	100.832	110 %
Betrag für die produktiven Lehrlingsleistungen in der praktischen Berufsausbildung	M 691.158,--	M 757.085,--	109,5 %

Der erarbeitete Lohn betrug M 236.512,--.

Am 15. 7. 1974 beendeten 151 Lehrlinge ihre Berufsausbildung und wurden als junge Facharbeiter den Arbeitskollektiven des Betriebes im Beisein der Vertreter der gesellschaftlichen Organisationen und der staatlichen Leiter in feierlicher Form übergeben.

Das betrifft folgende Berufsgruppen :

Facharbeiter für Städtischen Nahverkehr	35
Facharbeiter für Eisenbahnbautechnik	6
Fahrzeugschlosser Kfz.	24
Karosseriebaufacharbeiter	11
Fahrzeugschlosser Strab	22
E-Monteure	32
Facharbeiter für Schreibtechnik	6
Wirtschaftskaufleute	7
Zeichner	3
Vermessungsfacharbeiter	1
Industrieschmiede	2
Zerspanungsfacharbeiter	2

Im Prozeß der Ausbildung stand vor allem die politisch-ideologische Erziehungsarbeit im Mittelpunkt.
Durch die kontinuierliche Überzeugungsarbeit war es möglich,

38 Lehrlinge als Unteroffizier auf Zeit,
3 Lehrlinge als Berufsoffiziere,
2 Lehrlinge als Offiziere und
91 Lehrlinge als Militär-Kraftfahrer

zu gewinnen.

Die GST-Arbeit wurde im Jahre 1974 weiter ausgebaut.
120 Jugendfreunde erwarben das Abzeichen "Für gute vormilitärische und technische Kenntnisse".
50 Jugendfreunde legten in der Sektion Motorsport die Fahrerlaubnis Klasse I ab, und im Rahmen der Sektionsarbeit Schießen sind insgesamt 1.200 "Goldene Fahrkarten" geschossen worden.

Für alle Lehrlinge des 1. Lehrjahres fand ein Internatslehrgang zur vormilitärischen Ausbildung in Geising statt.
Hervorragende Merkmale dabei waren die gute Moral, das hohe Niveau der Ausbildung und die ausgezeichnete Disziplin während der Dienstübung.

Der Zirkel "Junge Sozialisten" der Berufsausbildung ist sehr gut vorbereitet und mit hohem Niveau durchgeführt worden.
Es konnten Abzeichen "Für gutes Wissen" 17 x in Gold, 219 x in Silber und 54 x in Bronze erworben werden. Die Kollegen Lehrmeister und Lehrausbilder waren sämtlich als Zirkelleiter tätig.

Zu Ehren des 25. Jahrestages der DDR ist der Berufswettbewerb allseitig geführt worden, es wurden u.a. 3.615 VMI-Stunden geleistet, und das Solidaritäts-Aufkommen der Jugendfreunde betrug im Lehrjahr 1973/74 M 2.170,--.

Die Arbeitsgruppe Lehrlingssport entwickelte ein Jahresprogramm. Damit wurde eine umfassende Teilnahme an den Betriebsfestspielen gesichert, und es fanden zentrale Veranstaltungen wie 2 Tischtennis-Turniere, 1 Volleyball-Turnier, 1 Fußball-Turnier sowie 2 Schwimmwettkämpfe statt.

7.7.2. Bildung und Verwendung des Prämien-, Kultur- und Sozialfonds für Lehrausbildungsstätten

<u>Bildung</u>

- Vortrag 1. 1. 1974		23,0 TM
- laufende Zuführung	48,2 TM	
- Zuführung aus dem betriebl. Prämienfonds	28,8 TM	77,0 TM
		100,0 TM

<u>Verwendung</u>

Auszeichnungen im Berufswettbewerb	15,6 TM	
Kultur, Sport, vormilitärische Ausbildung	1,7 TM	
Realisierung des BKV und Klub "Junger Techniker"		
Lehrlingszeltlager	28,2 TM	
Prämien für Prod.Leistungen	5,9 TM	
Prämien für LFA, LBA, Mitarbeiter	8,9 TM	
Vormilitärische Ausbildung	9,8 TM	
Schulungen	3,1 TM	
Erfahrungs-austausch	0,8 TM	74,0 TM
Übertrag für das Jahr 1975		26,0 TM

7.8. Bildung und Verwendung des Prämien-, Kultur- und Sozialfonds

Bildung und Verwendung des Prämienfonds

Die Bildung und Verwendung des Prämienfonds erfolgte auf der Grundlage der VO über die Planung, Bildung und Verwendung des Prämienfonds und des Kultur- und Sozialfonds für volkseigene Betriebe (GBl. II/5 vom 12. 1. 72) und der darauf aufbauenden Durchführungsbestimmungen.
Die volle Zuführung war von der Erfüllung der vorgegebenen Kennziffer - realisierte finanzgeplante Warenproduktion zu Betriebspreisen (101,55 %) und

- Nettogewinn = (145,17 %)

  sowie der vom übergeordneten Organ zusätzlich vorgegebenen Kennziffern

  - Einhaltung des geplanten Kostensatzes zu Betriebspreisen und

  - Arbeitsproduktivität auf der Grundlage der Eigenleistungen

  abhängig.

Auf Grund der Erfüllung bzw. Übererfüllung aller genannten Kennziffern konnten insgesamt TM 698,0 zusätzlich zugeführt werden.

Bildung		- Angaben in TM -
Bestandsvortrag am 1.1.1974		3.003,9
Zuführung gem. staatl. Kennziffer	2.801,0	
zusätzl. Zuführung aus Übererf.	698,0	
sonst. Zuführungen (u.a. Zuführ. von MfV soz. Wettbew., Zinsen usw.)	85,9	3.584,9
		6.588,8
Verwendung:		
Jahresendprämie 1973	2.466,0	
Wettbewerbs-, Leistungs- und sonst. Prämien	636,5	3.102,5
Bestand am 31.12.1974		3.486,3

Bildung und Verwendung des Kultur- und Sozialfonds - Angaben in TM -

Bildung	Plan	Ist
Staatliche Kennziffer	2.000,0	2.000,0
Saldo aus dem Vorjahr	97,2	97,2
Sonstige Deckung	25,0	32,2
	2.122,2	2.129,4

- Angaben in TM -

Verwendung	Plan	Ist
Werkküchen	460,9	460,2
Kantinen	87,0	113,1
Essenausgaben	205,2	232,5
Fremde Werkküchen	66,7	-
Wohnungswesen	55,2	43,5
Beihilfen an Studenten	12,0	10,6
Gesundheitswesen	66,7	65,6
Beihilfen an Belegschaft	19,0	11,8
Kurzuschüsse	1,0	0,2
Kindereinrichtungen	226,7	228,3
Kinderferienlager	74,3	88,1
Heim Saupsdorf	33,4	29,1
Altenkirchen	7,0	-
Alt-Schadow	49,0	43,1
Urlaubszuschüsse	5,0	5,0
Betriebssport	49,5	46,8
Zuschuß an BSG	7,0	7,0
Volkssport	4,0	1,5
GST, Kampfgruppe, Zivilvert.	12,0	9,9
Sportkasino Wachwitz	1,3	6,0
Kulturgruppen	65,9	54,6
Kultursaal Tolkewitz	11,7	12,1
Kult.Zuwendg. an Gewerkschaft	40,0	38,8
Kulturveranstaltg.,Betriebsfestspiele u.Theateranrechte	106,7	107,2
Bücherei	73,0	70,7
Patenschaften	8,0	9,4
Frauenveranstaltung	17,0	17,1
Veteranen	25,0	28,7
Arbeit mit den Kindern	15,0	17,0
Jugendförderung	9,0	11,6
Jugendklub	4,0	4,4
Beitr. an Org. u. Spenden	2,5	4,3
Aufwendungen KdT	5,0	5,7
Abr. Kto. Maler Franke	7,2	-
Nähstube Tolkewitz	8,9	9,6
Zuwendungen an Belegschaft	39,4	23,1
Sonstige Verwendung	9,0	15,3
Ledigenwohnheim	14,7	17,4
Erfahrungsaustausch u. Deleg.	6,0	4,6
Allgem. Betreuung	113,8	116,4
Leistungen Abt. - 42 -	27,0	14,9
Leistungen Abt. - 43 -	47,0	17,6
	2.098,7	2.002,8

7.9. Entwicklung de Arbeits- und Lebensbedingungen

7.9.1. Materielle Arb itsbedingungen und Arbeitsschutz

Auch im Jahre 1974 hat im Mittelpunkt der Führung, Lenkung und Leitung des Betriebes gestanden, sorgfältig darauf zu achten, daß die Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen und des Arbeitsschutzes der Beschäftigten des Betriebes nirgendwo an den Rand des Betriebsgeschehens gerät. Für die Erfüllung dieser Aufgabe war und ist weiterhin von entscheidender Bedeutung, in allen Bereichen des Betriebes

Ordnung, Sicherheit, Disziplin und Sauberkeit

zu gewährleisten bzw. Schritt für Schritt allseitig durchzusetzen. Echte Fortschritte sind hierbei im Jahre 1974 vornehmlich dadurch erzielt worden, daß im Prozeß der sozialistischen Rationalisierung die Aufgaben zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen sowie des Arbeitsschutzes auf weite Sicht und planmäßig konzipiert und Zug für Zug die für 1974 festgelegten Etappen erreicht wurden. Hierzu wurde auch Anfang des Jahres 1974 im Ergebnis einer gesamtbetrieblich durchgeführten Sicherheitskonferenz eine

Ordnung zur Auszeichnung von Arbeitskollektiven, Brigaden, Meister- und Betriebsbereichen mit dem Titel

"Bereich der hervorragenden Qualitätsarbeit und vorbildlichen Disziplin, Sicherheit und Sauberkeit"

erarbeitet und vom Betriebsdirektor erlassen.
Bereits 51 Kollektive haben den Antrag gestellt, mit der Verleihung dieses Titels ausgezeichnet zu werden. 48 Kollektiven wurde nach Überprüfung der Erfüllung der in der Ordnung festgelegten Bedingungen vom Betriebsdirektor und vom BGL-Vorsitzenden die Verleihung dieses Titels beurkundet und hervorragende Qualitätsarbeit, vorbildliche Disziplin, Sicherheit und Sauberkeit gewürdigt.
Ergebnis der Anstrengungen von Kollektiven und Verantwortlichen, die Bedingungen vorgenannter Ordnung zu erfüllen, war u.a. in vielen Fällen auch eine Beschleunigung des sozialistischen Rationalisierungsprozesses und daraus resultierend die Anwendung neuer Technologien zur Erleichterung der Arbeit.

Diese Entwicklung hat einen Stand erreicht, der den Betrieb veranlaßte, die Verleihung des Titels

"Betrieb der vorbildlichen Disziplin, Ordnung, Sicherheit und Sauberkeit "

beim übergeordneten Organ zu beantragen.

7.9.2. Arbeiterversorgung

- Werkküchenversorgung -

Die in den betrieblichen Dokumenten festgelegte erweiterte Bereitstellung eines zweiten Werkküchenessens wurde realisiert. Auch für die Baubrigaden wurden die Möglichkeiten des Wahlessens geschaffen. Gegenüber dem Vorjahr wurden mit insgesamt 519.000 Portionen Werkküchenessen 2,7 % mehr verabreicht. Das wichtigste Ziel zusätzlicher Einbeziehung von Schichtarbeitern in die Versorgung mit warmen Mahlzeiten wurde erreicht. Diese Aufgabe wurde vorwiegend über zusätzliche Vertragsabschlüsse mit fremden Betreuungseinrichtungen erfüllt.

- Schichtversorgung -

Die Erweiterung der Schichtversorgung erfolgte neben der Einbeziehung der betriebseigenen Einrichtungen ebenfalls überwiegend über Fremdbetriebe und Gaststätten. Das gestellte Ziel wurde erreicht. Hauptaufgabe war die Bereitstellung eines warmen Nachtschichtessens und die Beseitigung der Beanstandungen der Qualität des Essens von VEB Furotex aus dem Vorjahr. Trotz der Erhöhung des Wareneinsatzes um 0,25 M pro Portion ab 01.04.74 ist eine entsprechende Qualitätsverbesserung noch nicht eingetreten. Beanstandungsfrei erfolgte die Getränkeversorgung in den Sommermonaten. Zu erwähnen ist ferner die versorgungsmäßige Sicherstellung aller betrieblichen Höhepunkte im Betriebs- und Verkehrsgeschehen.

- Arbeitsplatz- und Endpunktbetreuung -

Im Bahnhof Waltherstraße und am Endpunkt Willi-Ermer-Platz wurden zwei weitere Betreuungsstützpunkte in Betrieb genommen. Der verbesserten Arbeitsplatzbetreuung dienten ferner die Einrichtung der Selbstbedienungsreihe im Objekt Blasewitz und die Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen für die Kantine Waltherstraße. Zwischen dem Betreuungsbereich und den Produktionsbereichen bestehende Vereinbarungen zur Versorgung haben sich bewährt und wurden erfüllt. Der Anteil der operativen Versorgung von Nahrungs- und Genußmitteln sowie Getränken hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht und ermöglichte die kurzfristige Befriedigung von Versorgungswünschen insbesondere der Schichtarbeiter. Eine Widerspiegelung der Erfolge auf dem Gebiet der Arbeiterversorgung ergibt sich aus der Tatsache, daß alle Kollektive der Arbeiterversorgung ihren Kampf um den Ehrentitel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" erfolgreich abgeschlossen haben.

7.9.3. Erholungswesen und Kinderbetreuung

Die Anzahl der Ferienplätze konnte mit insgesamt 1.902 gegenüber 1973 (2.030) nicht erhöht werden. Ursache dafür ist allein der Rückgang an FDGB-Ferienplätzen von 1.024 = 1973 zu 670 im Jahre 1974. Dieser Mangel konnte teilweise ausgeglichen werden durch zusätzliche Bereitstellung von 1.032 Plätzen (Privatbetten am Balaton, über Reisebüro, Schiffsreisen, Urlauberaustausch, Krakow, Zeltplatz Altenkirchen, Alt-Schadow, Saupsdorf sowie Interhotelplätze). Die bevorzugte Vergabe von Ferienplätzen an verdienstvolle Arbeiter, Beschäftigte im Schichtdienst und an kinderreiche Familien konnte insbesondere über die betriebseigenen Bungalows in Alt-Schadow vorbildlich realisiert werden. Der betriebliche Bedarf an Kinderkrippen- und Kindergartenplätzen wurde noch zumutbaren Wartezeiten voll abgedeckt. Besondere Aufmerksamkeit wurde der verbesserten Ausstattung der drei betriebseigenen Heime sowie deren baulicher Instandsetzung gewidmet.
Das Kinderferienlager in Saupsdorf wurde in zwei Belegungen über die geplante Kapazität hinaus erfolgreich durchgeführt. Der Kinderaustausch mit Lagern der Verkehrsbetriebe Krakow und Leipzig brachte eine weitere Qualitätsverbesserung hinsichtlich erlebnisreicher Feriengestaltung für die Kinder.

7.9.4. Wohnraumversorgung

1974 standen dem Betrieb 35 AWG Neubauwohnungen
15 Staatliche Neubauwohnungen
48 Nachzugswohnungen

insgesamt 98 Wohnungen

zur Erfüllung vorliegender Anträge zur Verfügung. Mit diesem Kontingent wurden insgesamt 177 Antragsteller auf neuen oder verbesserten Wohnraum befriedigt.
Im Vordergrund standen dabei erledigte Wohnungsfälle von 31 kinderreichen Familien und 13 Bausperren.
Bei den Wohnungsvergaben wurden das im Stadtmaßstab vorbildliche Ergebnis von 89 % Arbeiteranteile erreicht.
Trotz dieser Erfolge konnten noch vorliegende 12 Dringlichkeiten für kinderreiche Familien und 25 zu ersetzende Bausperren und ein noch insgesamt offener Antragsstand von 213 nicht gelöst werden.
Sowohl die AWG-Wohnungen, als auch die Nachzugswohnungen, brachten im wesentlichen keine zusätzlichen Lösungsmöglichkeiten, weil die Antragsteller aus bausgesperrten Wohnungen und die auf AWG-Wohnungen keine Nachzugsmöglichkeiten eröffnet haben.
Das unbefriedigende Verhältnis der vorhandenen Kontingente zu den damit gelösten Wohnungsanträgen ergab sich aus der verhältnismäßig geringen Anzahl staatlicher Neubauwohnungen, die in erster Linie für Mehrfach-Lenkungen eingesetzt werden können.
Anhand des Vergabeplanes und einschließlich zusätzlich aufgetretener und gelöster Wohnungsprobleme wurde eine Planerfüllung mit 125 abgerechnet.

7.9.5. Gesundheitliche Fürsorge und medizinische Betreuung

Im gesamten Jahr fanden regelmäßig Kontrollbesprechungen beim Betriebsdirektor statt, in denen durch die Inspektion des Verkehrsmedizinischen Dienstes, das betriebliche Gesundheitswesen und die Sicherheitsinspektion der jeweilige Krankenstand ausgewertet worden ist und daraus Schlußfolgerungen für Schwerpunkte in der gesundheitlichen Betreuung und bei der Beseitigung von Arbeitserschwernissen gezogen worden sind.

7.9.6. Geistig-kulturelles Leben, Körperkultur und Sport

Ausgehend von der 1. Kulturkonferenz des Betriebes wurden zahlreiche Initiativen ausgelöst, um das geistig-kulturelle Leben im Betrieb weiter zu entwickeln.
Es wurden die 2. Betriebsfestspiele erfolgreich durchgeführt und ca. 8.700 Beschäftigte mit ihren Familienangehörigen einbezogen. Besonders wertvoll war die hohe Beteiligung der Kollektive an den ökonomisch-kulturellen Leistungsvergleichen sowie an den sportlichen Ausscheiden bis zum Kultur- und Sportfest des Betriebes.
Das Hauptanliegen - Einbeziehung aller Werktätigen bei der Entfaltung eigener kulturpolitischer Aktivitäten - wurde durch zielgerichtete Arbeit im wesentlichen erfüllt.
Im 25. Jahr des Bestehens unserer Republik war die kulturpolitische Arbeit auf die würdige Ausgestaltung der damit verbundenen Höhepunkte gerichtet.
Noch im Jahre 1974 wurden in Vorbereitung der betrieblichen Dokumente für 1975 die erforderlichen Schlußfolgerungen gezogen, um auf diesem Wege - mit dem Höhepunkt 30. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus - ein weiteres wesentliches Stück voranzukommen.

7.9.7. Nachkalkulation für die Werkküchen, Kantinen und das Sportkasino Wachwitz

7.9.7.1. Nachkalkulation für die Werkküchen (Waltherstraße, Tolkewitz, Blasewitz und Essenausgabe)

1. Leistung	1973	1974
Anzahl d. Portionen	409.599	431.136
davon Küche Wa.	236.358	256.100
Küche To.	73.845	70.168
Küche Bla.	99.396	104.868
darunter fremde Teilnehmer	33.701	53.669
Kindergarten Tra.	3.213	3.352

2. Kosten	Insges. 1974 -Mark-	pro Portion 1974	1973	1972
Löhne	301.896	-.70	-.66	-.61
Treueprämie	12.957	-.03	-.03	-.02
SV+Unf.Uml.	33.581	-.08	-.08	-.07
Krankenlohnausgl.	4.965	-.01	-.01	-.01
Weihnachtsg./	1.459	-	-.01	-
Abschreibungen	6.152	-.01	-.02	-.02
Ger.Arbeitsmittel	4.723	-.01	-	-.01
Energie Strom	39.195	-.09	-.03	-.07
Gas	7.494	-.02	-.03	-.01
Wasser	6.894	-.02	-.01	-.02
Brennstoff	576	-	-	-
AS-u.Dienstkleidg.	918	-	-	-
Mat.f.betr.Betreuung	5.445	-.01	-.03	-.01
Schmier-u.Reinigungsmat.	1.525	-.01	-.01	-
sonst.Hilfsmat.u.Büromat.	5.326	-.01	-.01	-.01
Gebäuderep.d.Fremde	110	-	-	0.01
sonst.Rep.d.Fremde	1.242	-.01	-.01	-
sonst.and.prod.Leistg.	728	-	-	-
Übrige nicht prod. Leistg.	1.182	-	-	-.01
Feierabendarbeit	642	-		
innerbetr. Transportleistg.	75.952	-.18	-.16	-.16
innerbetr.Reparaturleistg.	6.240	-.01	-.04	-.03
Zwischensumme	519.202	1.20	1.19	1.07
Lebensmittel	482.145	1.12	1.11	1.07
davon Küche Wa.	231.038			
Küche To.	76.849			
Küche Bla.	124.208			
Kosten insgesamt	1.001.347	2.32	2.30	2.14

3. Deckung

	Einnahmen 1974 - Mark -	pro Portion 1974	1973	1972
Einnahmen (Betriebsangeh. + Fremdesser)				
Küche Wa.	211.724			
Küche Wo.	35.831			
Küche Bla.	51.574			
insgesamt	299.129	-.69	-.62	-.63
Staatszuschuß	108.000	-.25	-.26	-.23
Zuschuß aus K.-u.S.-Fonds = 59.3 % der Gesamtkosten	594.218	1.38	1.42	1.28
Einnahmen insgesamt	1.001.347	2.32	2.30	2.14

4. Übersicht über die Kosten und deren Deckung bei fremden Werkküchen (Ko.St. 7123)

Im Jahre 1974 wurden die Leistungen durch fremde Werkküchen mit 124.792 M aus dem Nettogewinn finanziert.

7.9.7.2. Nachkalkulation für die Kantinen

1. Kosten	1974	1973	Abweichung zu 1973
Löhne u. Gehälter	196.022	199.489	
Treueprämie	9.732	10.469	
SV u.Unfallumlage	22.132	21.895	
Krankenlohnausgl.	1.679	2.440	
Weihnachtzusendg.	717	1.032	
	(230.282)	(235.325)	./. 5.043
Abschreibungen	19.725	15.841	
Arbeitsmittel	5.684	3.239	
Energie, Strom	1.536	1.234	
Gas	176	183	
Brennstoffe	56	265	
	(27.177)	(20.762)	+ 6.415
Handelsware f. Kantinen	1.743.211	1.753.694	./. 10.483
Mat.f.betr.Betreuung	21.184	16.547	
Schmier- u.Rein.-mat.	3.945	4.278	
AS- u.Dienstkleidg.	898	980	
Zeitungen	99	104	
Hilfsmaterial	1.406	1.337	
	(27.532)	(23.246)	+ 4.286
Sonst.fr.Reparaturen	4.714	6.589	
Sonst.and.prod.Leistg.	1.178	1.139	
Verbrauch nicht prod.L.	68	340	
	(5.960)	(8.068)	./. 2.108
innerbetr.Transportl.	23.633	26.401	./. 2.768
verrechnete eig.Hilfsl.	5.055	7.716	./. 2.661
	2.062.850	2.075.212	./. 12.362
./. Finanzierung aus Nettogewinn	4.266		./. 4.266
	2.058.584	2.075.212	./. 16.628
2. Erlöse			
Umsatz Kantinen	1.941.075	1.959.337	./. 18.262
+ Mehrerlös	7.131	23.782	./. 16.651
	1.948.206	1.983.119	./. 34.913
3. Abdeckungsbetrag aus K.- und S.-Fonds	110.378	92.093	+ 18.285

7.9.7.2. Nachkalkulation für [illegible] Casino Wachwitz

	1974 - M -
1. Kosten	
Löhne u. Gehälter	43.257
Treueprämie	409
SV u. Unf.Umlage	3.100
Krankenlohnausgleich	74
Abschreibungen	9.082
Energie, Strom	6.042
Wasser	1.485
Gas	18
Brennstoffe	1.791
Mat.f.betr.Betreuung	258
Hilfsmaterial	324
Rep. durch Fremde	621
Sonst. prod.Leistg.	2.712
Sonst. nicht prod.Leistg.	603
Anschaffungen	830
Schmier- u. Reinigungsart.	415
AS-Kleidung	38
Büromaterial	250
Kosten f. Kult. u.soz.Leistg.	3.863
Grundsteuer	484
Zeitungen	98
Warenumsatz	214.462
verrechnete eig.Hilfsleistg.	4.465
Feierabendarbeit	130
./. Stellenausgleich	12.000
Kosten gesamt	282.811
2. Erlöse	
GAP Preisstufe II	272.846
3. Abdeckungsbetrag	
aus K.- und S.-Fonds	9.965

8. Ergebnis der wirtschaftlichen Tätigkeit

- Angaben in TM -

8.1. Betriebsergebnis

8.1.1. Ergebnisrechnung

	Kosten		Erlöse		Ergebnis		Abweichung
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	
Warenproduktion							
Verkehrsleistg.							
Strab	45.499,0	44.241,7)	)				
Obus	2.577,0	2.313,4)	92.866,0)	93.871,7	+ 21.928,0	+ 24.779,0	+ 2.851,0
KOM	22.862,0	22.537,6)	)				
Elbfähren	556,0	511,1	634,0	674,[illegible]	+ 78,0	+ 163,3	+ 85,3
Summe	71.494,0	69.603,8	93.500,0	94.546,[illegible]	+ 22.006,0	+ 24.942,3	+ 2.936,3
Sonst. Verkehrsl.							
Ind.-Bahn	988,0	743,3	1.209,0	1.21[illegible]	+ 221,0	+ 469,8	+ 248,8
Übr. Verk.	59,0	81,8	48,0	10[illegible]	- 11,0	+ 19,1	+ 30,1
Summe	1.047,0	825,1	1.257,0	1.31[illegible]0	+ 210,0	+ 488,9	+ 278,9
Industrielle WP							
Investitionen	907,0	984,4	1.042,0	1.11[illegible]0	+ 135,0	+ 127,6	- 7,4
Übr. Ind.-Leistg.	1.633,0	1.934,9	1.907,0	2.07[illegible]2	+ 274,0	+ 140,3	- 133,7
Weichen und Anlagen	1.319,0	1.282,6	1.429,0	1.45[illegible]6	+ 110,0	+ 171,0	+ 61,0
Summe	3.859,0	4.201,9	4.378,0	4.64[illegible]8	+ 519,0	+ 438,9	- 80,1
Bauwirtsch. WP							
Investitionen	661,0	880,2	740,0	1.05[illegible],6	+ 79,0	+ 174,4	+ 95,4
Übr. Bauleistg.	647,0	491,0	682,0	53[illegible],9	+ 35,0	+ 42,[illegible]	+ 7,9
Summe	1.308,0	1.371,2	1.422,0	1.588,5	+ 114,0	+ 217,3	+ 103,3
Maschin. Rechenlstg./ Proj. Leistg.	-	22,1	-	31,[illegible]	-	+ 8,9	+ 8,9
./. DLA	-	-	- 51,0	- 113,8	- 51,0	- 113,8	- 62,8
Summe Warenproduktion	77.708,0	76.024,1	100.506,0	102.00[illegible],6	+ 22.798,0	+ 25.982,5	+3.184,5
Leistg. außerh. d. WP							
Handelsware	4.500,0	6.027,6	4.540,0	6.186,0	+ 40,0	+ 158,4	+ 118,4
Abfall/Schrott	182,0	369,6	184,0	370,2	+ 2,0	+ 0,6	- 1,4
Sonst. Dienstleistg.	142,0	140,2	331,0	305,0	+ 189,0	+ 164,8	- 24,2
./. DLA	-	-	-	-	-	-	-
Summe Lstg. außerh. d. WP	4.824,0	6.537,4	5.055,0	6.861,2	+ 231,0	+ 323,8	+ 92,8
Betriebsergebnis	82.532,0	82.561,5	105.561,0	108.867,8	+ 23.029,0	+ 26.306,3	+3.277,3
+ ./. Eliminierungen					-	- 293,0	- 293,0
Produktionsfondsabg.					= 15.636,0	= 15.565,4	+ 70,6
Nettoergebnis					+ 7.393,0	+ 10.447,9	+3.054,9

8.1.2. Erwirtschaftung des Überplangewinns

- Angaben in TM -

- Übererfüllung der Erlöse aus Personenbeförderung		+ 572,8
davon: Stadtlinienverkehr	+ 238,4	
Gelegenheitsverkehr	+ 299,1	
Elbfähren	+ 7,7	
Nachlösegebühren	+ 27,6	
- Mehrinanspruchnahme der Tarifstützung		+ 473,3
davon: Stadtlinienverkehr	+ 440,6	
Elbfähren	+ 32,7	
- Erhöhte DLA aus der Übererfüllung des Gelegenheitsverkehr KOM		- 62,8
- Nichtinanspruchnahme der Kosten der Hauptleistungen		+ 1.890,2
davon:		
Strab	+1.257,3	
Obus	+ 263,6	
KOM	+ 324,4	
Elbfähren	+ 44,9	
- Ergebnis Industriebahn		+ 248,8
Kostensenkung	+ 244,7	
Übererfüllung der Erlöse	+ 4,1	
- Ergebnis aus übrigen Verkehrsleistungen		+ 30,1
- Übererfüllung der Erlöse aus industriellen und bauwirtsch. Leistungen		+ 429,3
- Mehrinanspruchnahme der Kosten für industr. u. bauwirtsch. Leistungen		- 406,1
- Ergebnis - Maschinelle Rechenleistungen -		+ 8,9
- Ergebnis Handelsware		+ 118,4
- Ergebnis Abfall u. Schrott		- 1,4
- Ergebnis Sonstige Dienstleistungen		- 24,2
- Außerplanmäßiges Betriebsergebnis		+ 3.277,3
- Produktionsfondsabgabe		+ 70,6
- Eliminierungen		- 293,0
Überplangewinn		+ 3.054,9

8.2. Erlöse zu Abgabepreisen

- Angaben in TM -

	Ist 1973	Plan 1974	Ist 1974	% Plan/ Ist 1974
Erlöse aus der Personenbeförderung				
Stadtlinienverkehr				
Strab,Obus,KOM Zahlbox/Einzelfahrscheine	2.332,9)	)		
Sammelkarten	17.556,0)	19.500,0)	19.427,4	99,6
- gesamt -	19.888,9	19.500,0	19.427,4	99,6
Monatskarten	13.581,8	13.800,0	14.124,4	102,5
Flughafen/Theater/Sport	18,0	89,0	75,6	84,9
insgesamt :	33.488,7	33.389,0	33.627,4	100,7
Ausflugslinienverkehr KOM	268,3	43,0	45,1	104,9
Mietwagenverkehr Strab	37,3	36,0	35,1	97,5
KOM	1.163,7	837,0	1.134,9	135,6
	1.201,0	873,0	1.170,0	134,0
Elbfähren	123,3	120,0	127,7	106,4
Nachlösegebühren	148,1	145,0	172,6	119,0
Tarifstützung	58.292,1	58.930,0	59.403,3	100,8
insgesamt	93.521,5	93.500,0	94.546,1	101,1
Industriebahn	470,7	1.209,0	1.213,1	100,3
Übrige Verkehrsleistg.	54,3	48,0	100,9	210,2
Industrieleistungen				
Investitionen	738,4	1.042,0	1.112,0	106,7
Übrige Leistungen	3.781,6	1.907,0	2.075,2	108,8
Weichen und Anlagen	799,3	1.429,0	1.453,6	101,7
	5.319,3	4.378,0	4.640,8	106,0
Bauwirtschaftliche Leistungen				
Investitionen	1.243,4	740,0	1.054,6	142,5
Übrige Leistungen	991,6	682,0	533,9	78,3
	2.235,0	1.422,0	1.588,5	111,7
Maschinelle Abrechnungslstg./Projektierungsleistungen	20,7	-	31,0	-
Handelsware	4.627,4	4.540,0	6.186,0	136,3
Abfall und Schrott	379,6	184,0	370,2	201,2
Sonstige Dienstleistg.	355,5	331,0	305,0	92,1
insgesamt	106.984,0	105.612,0	108.981,6	103,2

8.3. Kosten

8.3.1. Kosten nach Kostenträgern

- Angaben in TM -

Kostenträger	1974 Plan	1974 Ist	1973 Ist
Straßenbahn	45.175,6	43.870,4	42.233,8
Obus	2.556,6	2.292,5	3.450,8
KOM	22.733,4	22.388,0	18.016,2
Elbfähren	551,2	505,8	434,6
Zw.-Summe	71.016,8	69.056,7	64.135,4
Industriebahn	988,0	743,3	975,1
Sonst. Verk.-Lstg. für Dritte	59,0	81,8	55,7
Investitionen (Industrieleistung)	907,2	984,4	647,2
Übrige Industrieleistungen	1.633,3	1.934,9	3.504,0
Weichen und Anlagen	1.318,8	1.282,6	745,5
Investitionen (Bauleistungen)	661,2	880,2	1.119,6
Übrige Bauleistungen	647,0	492,0	944,1
Maschinelle Abrechnungs- und Projektierungsleistungen	-	22,1	12,0
Handelsware	4.500,2	6.027,6	4.591,3
Abfall und Schrott	182,2	369,6	230,8
Materiell-technische Territorialstruktur	30.012,1	23.114,6	23.613,8
Anfertigung von Ersatzteilen und Gegenständen	1.460,1	1.315,4	1.523,7
Reparatur von Ersatzteilen und Gegenständen	758,2	732,3	625,3
Schadensfälle	38,6	27,8	24,2
Übrige innerbetriebl. Hilfsleistungen	5.011,0	4.788,3	4.333,8
insgesamt	119.193,7	111.853,6	107.081,5

8.3.2. Kosteninanspruchnahme

Die Selbstkosten der abgesetzten Warebproduktion wurden mit TM 1.684,o unterschritten, darunter für

- Personenbeförderung (Strab,Obus,KOM,Elbfähren) TM - 1.89o,o
- Industriebahn TM - 245,o
- Industrielle u.bauwirtschaftliche Leistungen TM + 4o6,o (hierfür wurden TM 449,o Erlöse über den Plan hinaus wirksam)

Die Unterschreitung der Kosten für die Hauptleistungen verteilt sich wie folgt :

- Straßenbahn TM 1.257,o

  Die Senkung bezieht sich im wesentlichen auf die Positionen
  - Fahrstrom TM 49o,o
  (Einsparung der Fahrbrigaden durch gute Fahrweise,milde Witterungsbedingungen im Winterhalbjahr)
  - Rep.Kosten Bereich Fahrzeuginstandhaltung TM 533,o
  - Grundlohn für PGA Bereich Verkehr TM 122,o
  - Leitungskosten Bereich Verkehr TM 239,o

  Demgegenüber steht im Reparaturmaterial-Verbrauch derBetriebswerkstätten eine Überschreitung in Höhe von TM 278,o

- Obus TM 264,o

  Vorstehende Kostensenkung bezieht sich auf die Plankosten der Planleistung.
  Die Plankosten der Ist-Leistung wurden mit TM 49,o überschritten. Die Ursache liegt im wesentlichen in den konstanten Kosten.

  Die Nichtinanspruchnahme setzt sich wie folgt zusammen :
  - Abschreibungen TM 87,o
  - Grundlohn für PGA Bereich Verkehr TM 55,o
  - Rep.Kosten Bereich Fahrzeuginstandhaltung TM 99,o

- KOM TM 324,o

  Die Unterschreitung ergibt sich im wesentlichsten aus der Nichtinanspruchnahme der Kosten des Bereichs Fahrzeuginstandhaltung in Höhe von TM 31o,o

  Auf Grund der Erfüllung der Leistung nach Nkm mit 1o6,9 % sowie der Veränderung des Leistungsanteils nach Wagentypen (untersch.Kraftstoffnorm)abzügl.der Nichtausschöpfung bedingt durch den milden Winter und der Einsparung der Fahrbrigaden im

Wettbewerb Materialökonomie sowie der Nichtausschöpfung der Kosten für Motorenöl ist in der Position Treibstoff eine Überschreitung in Höhe von eingetreten.	TM	117,0
Von anderen Kraftverkehrsbetrieben eingesetzte KOM für Linienverkehr - besonders auf der Linie 61 (Erhöhung des fahrplanmäßigen Linieneinsatzes) - führten neben einer Anzahl kurzzeitiger Baumaßnahmen dazu, daß außerplanmäßig Kosten in Anspruch genommen werden mußten.	TM	101,2

8.3.3. Nichtplanbare Kostenarten

	- Angaben in TM -	
	1974	1973
Abschreibungen für stillgelegte Grundmittel	76,4	55,3
Abschreibungen für sofort kostenwirksam werdende Restbuchwerte	284,8	94,3
Prämien für Materialeinsparungen	212,0	195,1
Zinsen für planwidrige Kredite	11,0	33,7
Verzugszinsen und Verzugszuschläge	1,6	1,6
Kosten durch unrechtmäßige Inanspruchnahme finanzieller Mittel für Investitionen	-	0,6
verlorener Investitionsaufwand	79,4	
Vertragsstrafen innerhalb der DDR	105,4	25,4
Geldstrafen und Standgelder	-	2,3
Schadenersatz innerhalb der DDR	1,2	-
Forderungsausfälle	1,2	28,9
Abwertungen auf den voraussichtlichen Verkaufserlös	32,0	14,0
Abwertungen auf den voraussichtlichen Schrotterlös	84,2	212,7
Inventurminusdifferenzen (Material)	48,8	51,0
Inventurminusdifferenzen (Kassen)	0,1	0,1
Schadensfälle	91,9	82,1
Übrige andere Kostenarten	50,2	5,0
insgesamt :	1.080,2	802,1

8.3.4. Selbstkostenentwicklung

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

- Angaben in Mark -

	1974 Plan	1974 Ist	%	1973 Ist
Kosten je beförderte Person	0,228	0,218	95,6	0,183
Kosten je Nkm				
Straßenbahn				
Verkehr	0,69	0,68	98,6	0,63
Fahrzeuginstandh.	0,19	0,18	94,7	0,18
Sonstiges	0,12	0,13	108,3	0,12
insgesamt	1,00	0,99	99,0	0,93
Obus				
Verkehr	0,76	0,72	94,7	0,62
Fahrzeuginstandh.	0,43	0,40	93,0	0,41
Sonstiges	0,18	0,28	155,6	0,18
insgesamt	1,37	1,40	102,2	1,21
KOM				
Verkehr	1,19	1,12	94,1	1,07
Fahrzeuginstandh.	0,68	0,62	91,2	0,61
Sonstiges	0,22	0,21	95,5	0,20
insgesamt	2,09	1,95	93,3	1,88
Kosten je 1.000 aPkm				
Straßenbahn				
Verkehr	5,65	5,66	100,2	5,42
Fahrzeuginstandh.	1,56	1,50	96,2	1,52
Sonstiges	1,02	1,04	101,0	1,00
insgesamt	8,24	8,20	99,5	7,94
Obus				
Verkehr	12,01	11,33	94,3	9,64
Fahrzeuginstandh.	6,80	6,26	92,1	6,27
Sonstiges	2,92	4,48	153,4	2,78
insgesamt	21,73	22,07	101,6	18,69
KOM				
Verkehr	10,65	10,14	95,2	9,97
Fahrzeuginstandh.	6,14	5,63	91,7	5,70
Sonstiges	1,98	1,92	97,0	1,95
	18,77	17,69	94,2	17,62
Kosten je 100 M Erlöse ohne Tarifstützung				
Elbfähren	463,33	400,20	86,4	352,47
Industriebahn	201,63	150,44	74,6	207,16
Leistungen f. Fremde	91,91	92,98	101,2	93,19

8.3.5. Normierung der Kosten

Für nachstehende Kostenarten bestehen Normen :

Kostenart	Normen	Anwendung
Treibstoff	L/100 km M/[illegible]	für KOM u.Elbfähren sowie Wirtschaftsfahrzeuge
Energie	M/kwh	für Straßenbahn, Obus, Groß- und Kleinabnehmer
Dampf	M/Ccl	für Industriebahn
Wasser	M/m³	für die einzelnen Objekte
Gas	M/m³	für die einzelnen Objekte
Brennstoffe	m/t	für alle Kesselhäuser und die einzelnen Objekte

Gemäß Verfügung und Mitteilungen des MdV vom 15.1.74 - Weisung zur "Richtlinie der Staatlichen Zentralverwaltung für Statistik vom 1.1.73 zur Ermittlung der Kosten für die Leitung und Verwaltung als Grundlage ihrer Planungsnormierung und Kontrolle " - wurden Normative erarbeitet.

Mit der Übergabe der betrieblichen Planaufgaben zur Ausarbeitung des Planentwurfes 1975 wurde allen Bereichen des Betriebes die Normative übergeben und die Einhaltung im Planrücklauf geprüft.

Das gesamtbetriebliche Normativ ist für Vergleiche innerhalb des Verkehrswesen vorgesehen.

8.4. Dienstleistungsabgabe

Für Personenbeförderungen im nichtstädtischen Nahverkehr, welche nach der PAO 2014 (GBl. II/21/190[illegible]) abzurechnen sind, zahlt der Betrieb Dienstleistungsabgabe in Höhe von 12 %.

Die Dienstleistungsabgabe wurde wie folgt ermittelt :

	Umsatz	%-Satz	DLA in M
Sonderfahrten KOM	511.586,19	12	61.390,--
Touristenverkehr	143.219,54	12	17.186,--
Grenzüberschreitender Verkehr	51.040,16	12	6.125,--
Beförderung von Sportgruppen	8.281,64	12	994,--
Schienenersatzverkehr	3.947,85	12	474,--
Stadtrundfahrten mit KOM	230.227,26	12	27.627,--
			113.796,--

Die Höhe der geplanten Dienstleistungsabgabe betrug M 51.000,--.
Die erhebliche Überschreitung gegenüber dem Plan ist darauf zurückzuführen, daß die Erlöse gegenüber dem Plan höher angefallen sind. Darüber hinaus ist ab 1. 1. 74 eine Veränderung bei den Stadtrundfahrten KOM in der Form eingetreten, daß ab diesem Zeitpunkt die Berechnung auf der Grundlage der PAO 2014 (GBl. II/21/1963) erfolgt und hierfür Dienstleistungsabgabe zu entrichten ist.
Dies wurde bei der Planaufstellung nicht berücksichtigt.

8.5. Produktionsfondsabgabe

Auf der Grundlage der Verordnung über die Produktionsfondsabgabe und der 1. Durchführungsbestimmung (GBl. II/Seite 34 von 1971) wird Produktionsfondsabgabe auf die produktiven Fonds in Höhe von 6 % erhoben.
Der Ermittlung wurden folgende Werte zugrunde gelegt :

	- Angaben in M -
Grundmittel (Bruttowert)	3.162.245,552,--
Unvollendete Investitionen	38.852.777,89
Materielle Umlaufmittel	191.748.514,99
	3.392.846.844,88

Die errechnete Produktionsfondsabgabe betrug :

Plan :	M	15.636.000,--
Ist :	M	15.565.400,13
Senkung	M	70.599,87

9. Finanzen

9.1. Bilanz

B i l a n z
zum 31. 12. 1974

- Angaben in TM -

A k t i v a

Position	Konto	Stand am 1.1.74	Stand am 31.12.74
Bruttowert der GM insgesamt	07, 03 090	418.331	449.464
darunter: Bruttowert der GM für bereichstypische Produktion	013	(402.616)	(433.238)
Verschleiß der GM insgesamt	02,04, 091	169.796	169.900
darunter: Verschleiß d. GM f.bereichstypische Produktion	-	(160.140)	(160.0[illegible])
Nettowert d.GM	-	248.535	279.564
Bodennutzungsgebühren u. Ausgleichszahlungen für Wirtschaftserschwernisse	092	210	163
Aufwendungen f.geolog. Forschungs- u.Erkundungsarbeiten	093	-	-
Unterwegs befindliche Ware	10	198	252
Materielle Umlaufmittel	11-18	13.626	13.217
Dreckgebundene u Material	12	(143)	(154)
Bestand an unfertigen Erzeugnissen u.Leistungen	130-134	1.061	448
Bestand an unfert.wiss.techn.Arb.	135	-	-
Noch nicht abgeschlossene Investitionsvorhaben	19	4.761	2.499
Zahlungsmittel	20	83	80
Bank- u.Postscheckguthaben	21	14.820	16.128
Gewinnfonds	2130	(-)	(-)
Reparaturfonds	2161	(-)	(-)
Investitionsfonds	2194	(1.261)	(1.422)
Prämienfonds, Kultur- u.Sozialfonds	2195	(2.653)	(3.230)
Langfristige Forderungen	22	-	-
Forderungen aus Warenlieferungen u.Leistungen	23	1.891	8.982
Forderungen an unterstellte Betriebe	24	-	-
Forderungen an das wirtschaftsleitende Organ	25	-	-
Sonstige Forderungen	26	1.349	1.107
darunter: Forderungen an den Staatshaushalt	261	834	318
Aktive Abgrenzungen	ff	2.312	2.150
Bilanzierungsfähige Abrechnungen	41,42	3.086	3.483
darunter: Abrechnung d.Kredite	412	2.800	3.113
Ergebnis-Verlust	980	-	-
Finanzschuld des Betriebes - Vorjahre	9850	-	-
Finanzschuld des wirtschaftsleitenden Organs - Vorjahre	9854	-	-
Finanzschuld des Betriebes - Planjahr	9851	-	-
Finanzschuld des wirtschaftsleitenden Organs - Planjahr	9855	-	-
Stützungen (~~Verlust- u. PFA-~~ Stützung)	-	-	-
Gewinnverwendung	990	15.487	15.858
Nettogewinnverwendung	991-993	14.243	10.448
darunter: Nettogewinnabführung an den Staat	9922	4.427	5.593
Bilanzsumme	-	320.609	353.891

P a s s i v a

Position	Konto	Stand am 1.1.74	Stand am 31.12.74
Kredite	81	10.467	13.530
Grundmittelkredit	8100 8101	-	-
Umlaufmittelkredit Warenfinanzierungsplankredit	8110	6.924	10.008
Forderungskredit	8111	43	409
Kredit zur Vorfinanzierung von Geldmitteln	8120	-	-
Verbindlichkeiten	82-86	11.487	15.493
Langfristige Verbindlichkeiten	82	-	-
Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen u. Leistungen	83	6.514	12.891
Verbindlichkeiten gegenüber dem wirtschaftsleitenden Organ	84	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber unterstellten Betrieben	85	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber dem Staatshaushalt	861	3.603	4.864
Passive Abgrenzungen	87	189	208
Grundmittelfonds	90	248.535	279.564
Umlaufmittelfonds	91	4.290	4.290
Gewinnfonds	930	-	-
Fonds Wissenschaft und Technik	933	-	-
Werbefonds	934	-	-
Reservefonds	935	-	-
Preisdispositionsfonds	937	-	-
Investitionsfonds	94	8.245	2.982
Prämienfonds, Kultur-u.Sozialfonds	95	3.124	3.639
Sonderfonds	96	448	1.096
Leistungsfonds	960	-	736
Reparaturfonds	961	-	-
Verfügungsfonds	964	-	-
Fonds Forschung u.Entwicklung	966	-	-
Fonds Konto junger Sozialisten	9632	1	6
Fonds [illegible] aktiver Abgrenzungen	97	2.489	2.251
darunter: Fonds für unfert.wissenschaftl. techn.Arbeiten	976	-	-
Bilanzierungsfähige Abrechnungen	417 41,42	1.605	532
Ergebnis-Gewinn	980	29.730	26.306
Verlustestützung u. sonstige Stützungen	999	-	-
Bilanzsumme	-	320.609	353.891

9.2. Nettogewinnverwendung

		- in Mark -
Betriebsergebnis - Ist -		26.306.292,57
abzügl.Eliminierungen	./.	292.975,50
abzügl.Prod.Fondsabgabe	./.	15.565.400,13
		10.447.916,94

Nettogewinnverwendung

Planmäßige Verwendung

Abführung an den Staatshaushalt NGA - Plan		4.113.000,--
./. Zusatzrente	./.	286.550,--
./. Mehraufwendungen Lehrlingsentgelte	./.	84.379,--
Planmäßige Zuführung z.BPF		2.801.000,--
davon Zuführung:		
" % Kürzung Kz.:		
Zuführung zum Investitionsfonds		244.000,--
Freiwillige Zusatzrente		286.550,--
Mehraufwendungen Lehrlingsentgelt		84.379,--
Beitrag zur freiwilligen Versicherung		223.948,--

Außerplanmäßige Verwendung

50 % des erzielten Überplangewinns (Abf.an Staatshaushalt)	1.480.511,97
Überplanmäßige Zuführung zum Betriebsprämienfonds	698.009,--
Im Betrieb verbleibender Überplangewinn	151.783,97
Zuführung zum Leistungsfonds	735.664,--
	10.447.916,94

9.3. Erfüllung der Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt

Gegenüber dem Staatshaushalt wurden die Verpflichtungen wie folgt erfüllt:

- TM -

	Plan	Ist
Nettogewinnabführung	4.113,0	5.594,5
Produktionsfondsabgabe	15.636,0	15.565,0
Dienstleistungsabgabe	51,0	113,8
Schrotterlöse mtT	354,0	569,0

Die Überweisung erfolgte lt. Kassenplan zu den festgelegten monatlichen Terminen.
Mit Fertigstellung des Formblattes 063 B/V der Berichterstattung - Eigenwirtschaftung der Mittel - wurde am Quartalsende die Regulierung termingerecht vorgenommen.
Die Überweisung der einbehaltenen Lohnsteuer sowie der SV-Beiträge erfolgte im gesamten Berichtsjahr zu den vorgeschriebenen Terminen.

9.4. Preisstützungen

Die dem Betrieb im Berichtsjahr zu gewährende Tarifstützung für Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr mit Strab, KOM, Obus, Bergbahnen und Elbfähren wurde durch die Übererfüllung der Erlöse, die die Grundlage für die Gewährung der Tarifstützung bilden, mit TM 473,3 mehr in Anspruch genommen.

Für das Jahr 1974 war folgende Tarifstützung festgelegt:

Strab, Obus, KOM, Bergbahnen	1,7542 M	Stützung je M Verkehrserlöse
Elbfähren	4,2833 M	Stützung je M Verkehrserlöse

Planmäßig war TM 58.930,0 Tarifstützung vorgesehen, die mit TM 59.403,3 in Anspruch genommen worden ist.

Im Jahre 1974 wurden Leistungen für die Bevölkerung durchgeführt, für die vom Staatshaushalt TM 0,5 Preisstützungen (Differenz zwischen PAO und der Bevölkerung in Rechnung zu stellenden Preis) beantragt werden mußten.

Die Regulierung erfolgte mit den vom Betrieb vorzunehmenden Abführungen von Preisausgleichen bei Materialverkäufen an Belegschaftsmitglieder.

9.5. Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen und Leistungen

Der durchschnittliche Bestand an Forderungen und Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen und Leistungen hat sich gegenüber dem Jahr 1973 wie folgt entwickelt:

- in Mark -

	1974	1973
Forderungen gesamt	995.040	799.980
davon überfällige Forderungen	52.185	81.343
Verbindlichkeiten gesamt	772.043	1.417.740
erhaltene Verspätungszinsen (einschl. Verzugszuschläge)	6.104	6.190
gezahlte Verspätungszinsen (einschl. Verzugszuschläge)	1.623	1.626

Die Entwicklung der Gesamtforderungen zeigt im Jahr 1974 eine steigende Tendenz.
Das ist darauf zurückzuführen, daß sich die Zahl der betriebsfremden Verkaufsstellen für Fahrscheine für das Entwertersystem gegenüber dem Vorjahr um ca. 180 erhöht hat. Im Jahr 1974 bestanden 880 fremde Verkaufsstellen, die gegen Rechnungslegung Fahrausweise erhielten.

Obwohl sich die Gesamtforderungen um 24 % erhöht haben, sind die überfälligen Forderungen zurückgegangen.
Das liegt daran, daß bei der Einführung des Entwertersystems im Jahre 1974 Anfangsschwierigkeiten in Bezug auf das Verhältnis zwischen Bevorratung und Absatzmöglichkeiten der fremden Verkaufsstellen bestanden, die im Jahre 1974 überwunden waren.
Daraus resultiert eine termingemäße Überweisung der Rechnungen.

Auch im Jahre 1974 wurde für das Mahnwesen der Forderungen in der Regel ein Rhythmus von 2 Wochen eingehalten. Es ist zu erkennen, daß die Zahlungsdisziplin sich im Jahre 1974 weiter verbessert hat. Die Einleitung gerichtlicher Maßnahmen war nur noch in einzelnen Fällen erforderlich.

Die Verbindlichkeiten sind im Jahre 1974 um ca. 45 % zurückgegangen. Entscheidenden Einfluß hierauf haben die fehlenden Schienenlieferungen (ca. 13.000 m) sowie die vom Verkehrs- und Tiefbaukombinat Dresden nicht durchgeführten Bauleistungen.

9.6. Finanz- und Kassenwesen

Am 1.1.1974 bestanden 29 betriebseigene und 112 betriebsfremde Verkaufsstellen mit Vorschußkonten.
Bis zum Jahresschluß am 31.12.74 ging die Zahl der betriebsfremden Vorschußkonten auf 53 zurück, da durch ständige Aussprachen mit den Verkaufsstellen erreicht wurde, daß diese ebenfalls wie die seit Einführung des Entwertersystems gewonnenen rund 1ooo Verkaufsstellen gegen Rechnungslegung beliefert werden.

Die restlose Auflösung war noch nicht möglich, da die privaten Verkäufer von Kiosken usw. mit Rechnungslegung nicht einverstanden waren, sondern täglich aus ihren Erlösen die Vorschußkonten aufzufüllen wünschen.

Trotz der Vielzahl der vorhandenen Verkaufsstellen mußte festgestellt werden, daß der betriebseigene Fahrkartenverkauf den Hauptanteil an den Einnahmen auch bei Sammelkarten hat. Die Ursache ist in dem verstärkten Kauf von Fahrausweisen an Wochenenden zu machen, wo das gesamte Netz der Geschäfte des staatlichen, genossenschaftlichen und privaten Einzelhandels nicht zur Verfügung steht, sowie im Verkauf von Monatswertkarten, der sich nach wie vor auf die Verkaufsstellen an den Knotenpunkten unseres Betriebes konzentriert.

Die im Jahr 1974 gezahlte Umsatzprovision für betriebsfremde Verkaufsstellen betrug 319,8 TM gegenüber 266,8 TM im Jahre 1973.

Die Zahl der auf Betriebsausweis fahrenden Werktätigen kann auch im Jahre 1974 als stabil bezeichnet werden. Beim Verkauf der kombinierten Monatskarten DR/VBD ist der gleiche Stand wie im Vorjahr zu verzeichnen.

Die 2 Verkaufsanhänger zum operativen Einsatz für den Fahrkartenverkauf haben sich auch im Jahre 1974 bestens bewährt.

Kredite

Auf dem laufenden Bankkonto sind auch im Jahre 1974 keine Liquiditätsschwierigkeiten eingetreten.

Für Kredite wurden im Jahr 1974 mit der Staatsbank folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

für Strab-Ersatzteile	- Konto	5161-1o-121 2oo	7oo,o TM;
für Erdkabel	- "	5161-16-121 2o1	275,o TM;
für Ersatzteile f. Entwerter	- "	5161-11-121 2o2	1oo,o TM;

Sämtliche Kredite wurden termingemäß zurückgezahlt.
Zum 31.12.1974 stand das Konto Zusatzkredit auf 0.

Preise

Die Arbeit im Sachgebiet Preise konnte infolge Arbeitskräftemangel nur in beschränktem Umfange durchgeführt werden.
Mit Unterstützung der Abteilung Planung konnten deshalb nur als die wesentlichsten Arbeiten

die Preisanalyse über das Wirken der Industriepreise bei Gleiskonstruktionen
sowie die Herausgabe der Org.-Anweisung über die betrieblichen Verrechnungssätze

realisiert werden.

Im Hinblick auf die Bedeutung der Preisarbeit ist für 1975 alles daran zu setzen, eine neue Qualität der Preisbearbeitung herbeizuführen.

Kassenwesen

Im Betrieb sind folgende Kassen vorhanden :

1 Hauptkasse
11 Bahnhofskassen
19 Kantinenkassen
49 Nebenkassen

Infolge fehlener Prüfkapazität wurden in den Bahnhofskassen Waltherstraße und Bergbahn, den Nebenkassen Saupsdorf und Kinderheim Radebeul sowie im Heim Wachwitz im Berichtsjahr keine Kontrollen vorgenommen.

Die Prüfung dieser Kassen erfolgt 1975 vorrangig.
Alle anderen Kassen wurden mindestens einmal überprüft.
Prüfungsschwerpunkte waren dabei die Bestände an Bargeld und Fahrausweisen hinsichtlich ihrer ordnungsgemäßen Abrechnung und richtigen Erfassung sowie die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsvorschriften und der betrieblichen Kassenanweisung.
Im Berichtszeitraum sind keine Verstöße gegen die Kassenanweisung festgestellt worden.

Dresden, den 11. 4. 1975

(Birke)
Betriebsdirektor

(Wetzel)
Hauptbuchhalter