

Die ungenügende Material- und Ersatzteilbeschaffung erforderte zeitweilig kostenintensive Ausweichlösungen und war mit Ursache der über das gesamte Jahr entstandenen unechten Kostenentwicklung. Die Instandhaltung der KOM war durchgängig in hoher Qualität abgesichert. Der geforderte TEK wurde täglich erfüllt. Die Technischen Dienste bei KOM erfolgten gemäß gesetzlicher Bestimmungen bzw. den Technischen Programmen planmäßig im festgelegten Intervall. Die Eigenkarosserie-instandsetzung an IK 260 wurde im Vergleich zum Vorjahr um 100 % auf 10 KOM IK 280 einer Karosseriegrundinstandsetzung unterzogen. Weitere Karosserie-reparaturen an IK 260 verbesserten den Allgemeinzustand sichtbar. Die geplanten Reparaturkosten bei KOM wurden eingehalten. Die Reparatur der Wirtschaftsfahrzeuge wurde planmäßig durchgeführt. Die Probleme der Ersatzteilversorgung bei der Typenvielfalt brachten hier einige Schwierigkeiten. Die Fahrzeugernennung ging planmäßig voran, die ältesten Typen wurden ersetzt. Die Instandhaltung der Spezialanhänger wurde nicht im vollen Umfang organisatorisch beherrscht. Die Fuhrbetriebsmittel waren im wesentlichen ein-satzbereit. Der Ausfall des 2. Reservebootes (Pionier II) führte bei der Instandhaltung zu Schwierigkeiten. Personell konnte die gesamte Kfz.-Instandhaltung abgesichert werden.

Die gesetzlich geforderten Revisionen an den überwachungspflichtigen Hebeanlagen, Aufzügen und Druckgefäßen wurden planmäßig und qualitätsgerecht durchgeführt. Alle im Plan vorgesehenen Wartungsarbeiten an diesen Anlagenarten wurden ebenfalls durchgeführt. Zur Verbesserung des Zustandes bei überwachungspflichtigen Hebeanlagen wurde die Rekonstruktion dieser Anlagen, speziell im Objekt Straßenbahnwerkstatt Tolkwitz, fortgesetzt. Von den gleichstrombetriebenen Brückenkränen sind z. Zt. nur noch zwei Krane in Betrieb. Das gleiche trifft durch die Auswechslung der überalterten Elektroseilzüge in der KOM- und Straßenbahnwerkstatt Naußlitz zu. Durch die Anfertigung wichtiger Rationalisierungsmittel, wie z.B. Abschluß der Montage der Strab-Taschenanlage und der Hebestände Trachenberge sowie die Übernahme von Revisionen an überwachungspflichtigen Aufzugsanlagen für Dritte wurde ein guter Beitrag zur Erfüllung der betrieblichen Aufgaben der Territorialen Rationalisierung geleistet.

3.4. Durchführung und Ergebnisse der Instandhaltung der Verkehrs-anlagen

Im Bereich Verkehrsanlagen wurden 1981 an Verkehrsanlagen folgende Instandhaltungsarbeiten (GR und LU) durchgeführt:

- von eigenen und fremden Kräften wurde eine Strecke von 12.964 m generalrepariert
- davon wurde eine Strecke von 3.171 m saniert (Leipziger Str., E.-Thälmann-Str., B.-Haupt-Str.)
- in der LU wurden insgesamt 9.006 m Gleis instandgehalten
- es wurden 1981 5.786 Stck. E.-Stöße geschweißt (1.187 Stck. über Plan)
- die Saugleistung betrug 15.670 km
- die Schleifleistung betrug 104.811 km
- an der ES-Anlage im GUV Ost (2. BA) und der Batterie im GUV Loschwitz wurden GR's durchgeführt
- Es wurden 12,5 km Fahrdrabtauswechslungen vorgenommen und 8,9 km Fahrleitung einer GR unterzogen
- 1981 wurden insgesamt 287 Fahrleitungsmaste gestellt und 239 alte Fahrleitungsmaste demontiert
- es wurden 31 Weichenheizungen neu aufgebaut und 9 im Zuge der GR Gleisbau überholt