

1. Stellung und Aufgaben des Betriebes in der Volkswirtschaft

Die Hauptaufgabe des Betriebes im Planjahr 1983 war die Sicherung des Arbeiterberufs- und Schülerverkehrs in hoher Qualität bei gleichzeitiger Senkung des spezifischen Produktionsverbrauches und der Senkung der Kosten je 100,- M. Warenproduktion.

Alle betrieblichen Aktivitäten orientierten auf die Erfüllung dieser Zielstellungen.

Auf der Vertrauensleutevollversammlung am 18.1.1983 ist der Beschluß zur Führung des sozialistischen Wettbewerbes im "Karl-Marx-Jahr 1983" gefaßt und am 18.4.1983 dahingehend ergänzt worden, daß die 1. Etappe der primären Verkehrserschließung von Gorbitz termin- und qualitätsgerecht realisiert wird.

Diese kommunal-politische Aufgabe wurde am Vorabend des Tages der Republik erfüllt. Damit konnte die Linie 17 vom Bahnhof Mitte über Cotta nach Wölfnitz zur neuen Gleisschleife (3-Gleisanlage) verlängert werden. Gleichzeitig erfolgte der Tausch der westlichen Endpunkte der Linien 10 und 15. Damit steht eine ausreichende/Etappe der Erschließung zur Verfügung.

Als weitere Investitionsmaßnahme wurde am 21.10.83 die neue Brücke für die Straßenbahnlinien 7, E7 und 8 im Zuge der Otto-Buchwitz-Str. über die Gleisanlagen der Deutschen Reichsbahn übergeben.

Mit der Inbetriebnahme der Energiedispatcherzentrale am 29.4.83 konnte ein wesentlicher Beitrag zur allgemeinen Stabilisierung der Bahnstromversorgung geleistet werden. Die gesamte Projektierung und Ausrüstung erfolgte durch sozialistische Kollektive und der Jugendbrigade der Abteilung Stromversorgung.

Im Ergebnis des Leistungsvergleiches des Städtischen Nahverkehrs wurde der Betrieb 1983 mit einer Ehrenurkunde, verbunden mit einer materiellen Anerkennung, ausgezeichnet.

Im Planjahr 1983 waren jedoch auch eine Reihe komplizierter Situationen im Verkehrsablauf zu verzeichnen, deren Lösung vor allem durch eine sehr kritische Material- und Ersatzteilsituation weiter erschwert wurde. Weiterhin wurde die Verkehrsdurchführung im Planjahr durch nicht termingemäß abgeschlossene Gleisbaumaßnahmen beeinträchtigt, was sich negativ auf den gesamten betriebstechnologischen Prozeß und die Qualität der Öffentlichkeitsarbeit auswirkte.

Zur Gewährleistung der Beförderungsaufgaben war es notwendig, durch eine straffe Leitungstätigkeit täglich den Arbeiterberufs- und Schülerverkehr zu analysieren und operative Maßnahmen festzulegen. Das Etappenprogramm zur Sicherung der Fahrzeugbereitstellung und des langfristigen Abbaus der Schadwagen stellt dabei ein besonders wichtiges Dokument dar.

Die Erschließung weiterer Reserven zur Einsparung von Diesel- und Vergaserkraftstoff erforderte die Verlagerung von Transporten der Straße auf die Schiene und die Reduzierung des Schienenersatzverkehr. Zur Erfüllung dieser Aufgabe wurden im Planjahr 3 ET als Zugfahrzeuge, 2 EB mit Ladefläche und 2 EB als Kippanhänger zum Einsatz gebracht.

/Beförderungskapazität für die erste