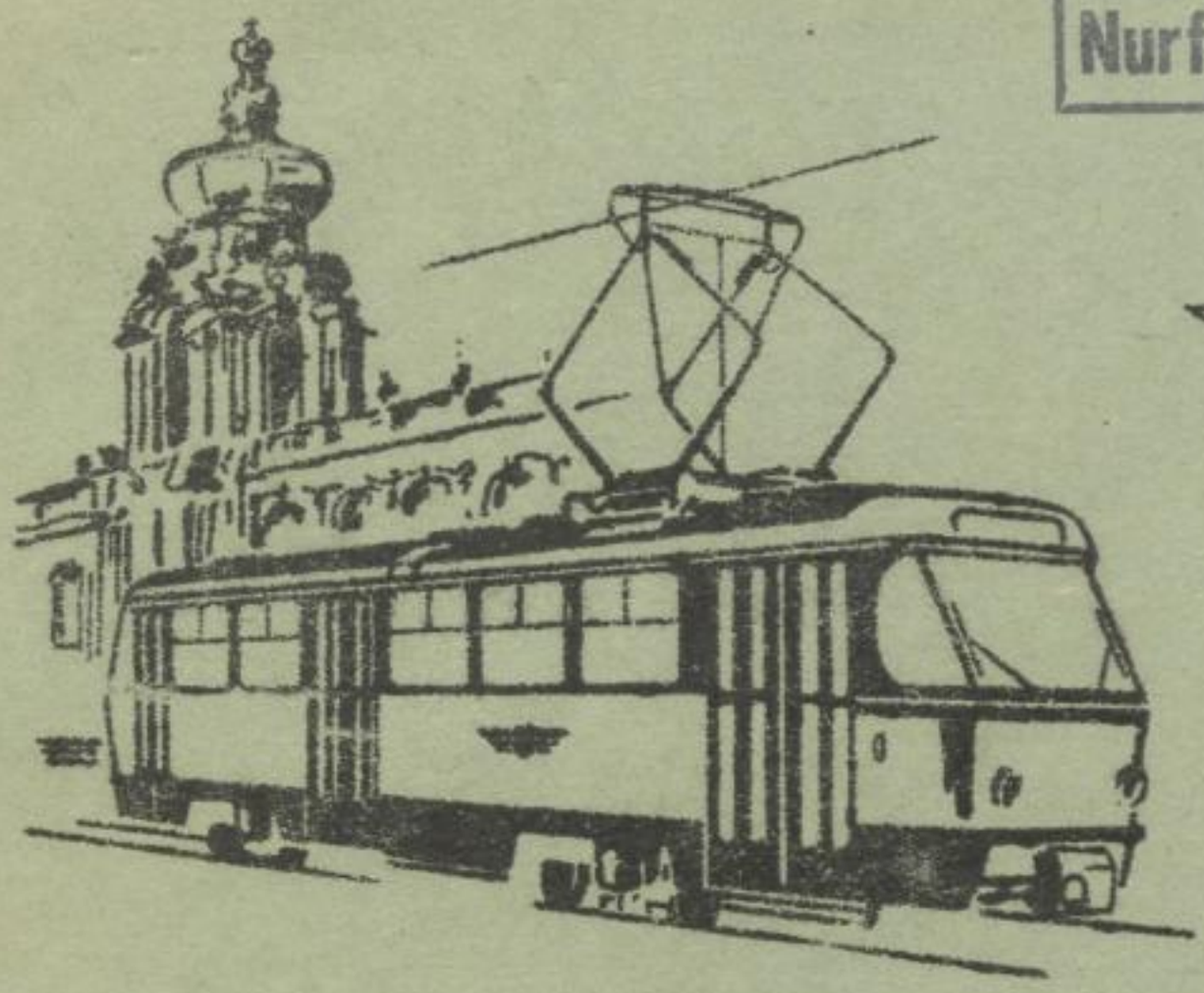

Geschäftsbericht

1983

VEB VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

Inhaltsverzeichnis

Anlagen

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

Im Rahmen der innerbetrieblichen Transporte konnten 200.590 tkm mit Straßenbahnfahrzeugen realisiert werden.
Eine Reduzierung des Schienenersatzverkehrs konnte durch den Einsatz von Heck-an-Heck gekuppelten Tatratriebwagen erreicht werden. Um die Beförderungsleistung des Heck-an-Heck-Betriebes zu steigern, entwickelten und bauten Jugendliche im Rahmen der MMM-Bewegung einen B4D-Zweirichtungswagen, der auf der Zentralen MMM in Leipzig ausgestellt wurde.
Auf dem Gebiet der ökonomischen Arbeit standen die weiteren Fragen der Senkung der Kosten im Mittelpunkt der Leitungstätigkeit. Dabei war die Kostensenkungskonzeption des Betriebes Arbeitsgrundlage. Durch eine ständige und zielgerichtete Analyse der Plankennziffern im Rahmen der Planrapporte in den Direktionssitzungen wurde den Erfordernissen der ökonomischen Arbeit und Einflußnahme auf die Kennziffern entsprochen. Im Planjahr fanden weiter eine Reihe von Beratungen und Konferenzen statt, wie z.B. Qualitätskonferenzen der Bereiche Verkehr und Fahrzeuginstandhaltung, Bildungskonferenz und die 14. Betriebskonferenz. Diese Beratungen, an welchen ein breiter Kreis von Vertretern der sozialistischen Kollektive teilnahm, waren ausschließlich der Erfüllung der betrieblichen Hauptaufgabe gewidmet.

Es kann eingeschätzt werden, daß leitungsseitig auf betriebliche Schwerpunkte unmittelbar reagiert und mit der erforderlichen Konsequenz notwendige Entscheidungen getroffen wurden.

2. Qualifizierung der Leitung und Planung

2.1. Sozialistischer Wettbewerb und Leistungsvergleich

Auf der Grundlage des "Beschlusses der Vertrauensleutevollversammlung vom 18.1.83 zur Führung des sozialistischen Wettbewerbes im Karl-Marx-Jahr 1983" beschlossen die Bereiche und Arbeitskollektive im Januar anspruchsvolle Aufgaben und Zielstellungen im sozialistischen Wettbewerb. Mit dem Ergänzungsbeschluß vom 18.4.1983 verabschiedete die Vertrauensleutevollversammlung zusätzliche Wettbewerbsvorhaben.

Im Mittelpunkt der Wettbewerbsführung standen auch 1983 die insgesamt 165 "Kollektive der sozialistischen Arbeit" mit 3.582 Werktätigen. Sie stellten sich besonders anspruchsvolle Ziele zur Leistungssteigerung, zur Verbesserung der Qualität der Beförderungs- und Instandhaltungsprozesse und zur Durchsetzung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit. Auf der Grundlage des Betriebskollektivvertrages legten die Kollektive quartalsweise Rechenschaft über den Stand der Realisierung ihrer Wettbewerbsvorhaben ab.

Im innerbetrieblichen Leistungsvergleich konnte in allen vier Quart. das Bereich Verkehr die Wanderfahne erringen. Den Werktätigen dieses Bereiches ist es gelungen,

- die Beförderungsaufgaben in verbesserter Qualität und sinkendem Aufwand an Antriebsenergie zu erfüllen,
- die Anzahl der pers.- und fahrzeugbedingten Einrücker annähernd konstant zum Vorjahr zu halten, was jedoch bei einer Mehrleistung von ca. 1.850.000 km einer spezifischen Senkung entspricht,
- den Anteil der Qualitätsfahrer auf insgesamt 60 % zu erhöhen.

Im überbetrieblichen Leistungsvergleich mit den anderen großen Nahverkehrsbetrieben der Republik belegte unser Betrieb in allen Quartalen vordere Plätze, insbesondere durch gute Ergebnisse in der Senkung des spezifischen Kraftstoff- und Elektroenergieverbrauches sowie in der Senkung des Unfallgeschehens.

Für hervorragende Leistungen im sozialistischen Wettbewerb wurden 122 Werktätige als "Aktivist der sozialistischen Arbeit" ausgezeichnet. 25 Schrittmacher der Qualitätsbewegung wurden durch den Oberbürgermeister mit der "Urkunde für vorbildliche Erfüllung der Fahrleistung im Städtischen Nahverkehr" anläßlich des Tages der Werktätigen des Verkehrswesens geehrt. 30 verdiente Werktätige unseres Betriebes waren Teilnehmer einer Freundschaftsreise in die Sowjetunion.

2.2. Wissenschaft und Technik, Investitionen

Die wissenschaftlich-technische Arbeit des Betriebes im Jahre 1983 orientierte sich vorrangig auf die weitere Intensivierung und Rationalisierung betrieblicher Prozesse. Gestützt auf die langfristige Konzeption zur sozialistischen Intensivierung konnten die betrieblichen Zielstellungen und Kennziffern erfüllt und überboten werden. Einen besonderen Stellenwert verkörpert hierbei

- die Maßnahmen zur Reduzierung des Energieträgereinsatzes, wie
  - Optimierung der Fahr- und Dienstpläne im KOM- und Straßenbahnverkehr,
  - Energieträgerumstellung in der KOM-Werkstatt Blasewitz (1. Bauschnitt)
  - Verlagerung innerbetrieblicher Transporte auf Straßenbahnen,
- die Schaffung von Voraussetzungen zur Erhöhung der Effektivität in den Instandhaltungsprozessen durch
  - Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bremsenwerkstatt Tolkewitz,
  - Optimierung der Werkstatttechnologie in der Betriebswerkstatt Trachenberge,
- die Fortführung von Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Dispatchersystems, insbesondere durch die
  - Beschaffung von 70 UKW-Funkanlagen und deren Einbau in Straßenbahnfahrzeuge
  - Aufnahme des Probebetriebes einer automatisierten Durchfahrtskontrolle mittels Datenverarbeitungsanlage "HADES 1600",
  - Fertigstellung und Inbetriebnahme der Energiedispatcherzentrale,

- Die Eigenfertigung von Rationalisierungsmitteln zur Erhöhung der Effektivität von Wartungs- und Instandhaltungsprozessen, Transportaufgaben sowie zur Herstellung und Regenerierung von Ersatzteilen, insbesondere durch
  - Aufbau von Straßenbahngüter- und spezialfahrzeugen,
  - Aufbau eines B4D-Zweirichtungsfahrzeuges,
  - Fertigung einer Schweißringleitung in Blasewitz.

In Zusammenarbeit mit der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List", wurde eine bautechnische Lösung für die Realisierung von Gleichrichterunterwerken in Montagebauweise erarbeitet. Das GUW Gorbitz II ist als Experimentalbau im Jahre 1985 in dieser Bauweise zu realisieren.

Investitionsseitig - insbesondere mit der Kabellegung für das GUW R.-Renner-Str. - konnten die Voraussetzungen für die Aufnahme des Straßenbahnverkehrs zwischen Wölfnitz und Cotta als 1. Etappe der Verkehrserschließung Gorbitz geschaffen werden.

2.3. Binnenhandelstätigkeit

Auf der Grundlage des Einfuhrvertrages, abgeschlossen mit dem VEAHB Schienenfahrzeuge, Export-Import, wurden 177 Straßenbahnwagen mit einem Wertumfang von

88.403.800,-- M

aus der CSSR an 14 Nahverkehrsbetriebe der DDR geliefert (Berlin, Brandenburg, Cottbus, Dresden, Erfurt, Gera, Görlitz, Halle, Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Magdeburg, Potsdam, Plauen, Schwerin).

Nach Typen und Anzahl:	T4D	82 Stück
	T3D	20 "
	B3D	8 "
	KT4D	55 "
	KT 4 Dt	12 "
		177 Stück

Der gesamte Wertumfang der Binnenhandelstätigkeit betrug

88.480.818,00 M

Die Abteilung Binnenhandel war beteiligt an:

- Verhandlungen über Vertragsvorbereitungen und bei dem Abschluß des Importvertrages für 1984
- an Verhandlungen über technische Probleme der Straßenbahnwagen
- der Erzeugnisgruppenarbeit für elektrisch betriebene Nahverkehrsmittel
- Preisverhandlungen für Straßenbahnersatzteile

2.4. Wirtschaftliche Rechnungsführung, Leistungsbewertung und ökonomische Stimulierung

Durchsetzung der wirtschaftlichen Rechnungsführung

Auf der Grundlage der "Vo über die weitere Vervollkommnung der wirtschaftlichen Rechnungsführung auf der Grundlage des Planes" vom 26.1.1982 wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der innerbetrieblichen wirtschaftlichen Rechnungsführung eingeleitet.
Insbesondere sind dies

- klare Abgrenzung der Kostenverantwortung durch Herstellung der Übereinstimmung zwischen Kosten-, Leistungsstelle und Struktureinheit
- monatliche Information über die Planerfüllung an alle Leiter und Auswertung der Ergebnisse in den Arbeitsberatungen
- Durchführung von Kostenrapporten vor dem Betriebsdirektor mit den Fachdirektoren bei eingetretenen Kostenüberschreitungen
- Arbeit mit Ursachenermittlungsbogen nach der Blankenburger Methode bei Anfall nicht planbarer Kosten

  Ziel war hierbei, stärker darauf einzuwirken, daß die Ursachen, die zum Entstehen nicht planbarer Kosten geführt haben, erkannt und beseitigt werden.
  Erforderlichenfalls wurde von der materiellen und disziplinarischen Verantwortlichkeit Gebrauch gemacht. Diese Methode soll die Zielstellung unterstützen, die nicht planbaren Kosten ständig zu senken.
- Erweiterung des Einsatzes ehrenamtlicher Kostenkontrolleure

  Im Kampfprogramm der BPO wurde festgelegt, im Jahre 1984 aus jeder APO einen ehrenamtlichen Kostenkontrolleur zu gewinnen. Ihr Einsatz erfolgt unter Leitung des Hauptbuchhalters mit der Zielstellung, Verlustquellen zu beseitigen und Reserven zu erschließen.

Leistungsbewertung und Ökonomische Stimulierung

Die Kennziffern der Leistungsbewertung, wie

- Nettoproduktion
- Selbstkosten je 100 M Nettoproduktion
- Materialkosten je 100 M Warenproduktion
- Kosten für Antriebsenergie je 100 M Nettoproduktion

wurden 1983 in die innerbetriebliche wirtschaftliche Rechnungsführung einbezogen.
Ihre Erfüllung wurde quartalsweise abgerechnet und analysiert.
Eine stärkere Stimulierung durch diese Kennziffern wurde dadurch erreicht, daß sie als Kriterien für die Bildung des Prämienfonds und Leistungsfonds verbindlich waren.

3. Materiell-technische Basis

3.1. Bestand und Entwicklung der Grundfonds, Entwicklung der Investitionen und ihr effektiver Einsatz

Zum Stichtag 31.12.1983 beträgt der Bruttowert aller Grundmittel des Betriebes 577,1 Mio M. Darin sind Grundmittel der materiell-technischen Territorialstruktur in Höhe von 217,9 Mio M enthalten.

Der Zuwachs an Grundmitteln im Jahre 1983 betrug 2,8 Mio M. Im Grundmittelbestand sind zweigspezifische Grundmittel für das Transport- und Nachrichtenwesen mit einem Anteil von 96,2 % enthalten. Allein der Anteil für Nutzfahrzeuge des Personenverkehrs (Strab-Fahrzeuge und KOM) beträgt 41,9 % des Grundmittelbestandes.
Im einzelnen verteilt sich das wie folgt:

- Strab TW und BW	Bruttowert	205 Mio M
	Nettowert	116,8 Mio M
	Verschleißquote	43 %
- KOM	Bruttowert	36,7 Mio M
	Nettowert	3,3 Mio M
	Verschleißquote	91,1 %

Die Verschleißquote für den gesamten Grundmittelbestand beträgt 49 %. Auffallend ist die weiterhin angewachsene Verschleißquote bei KOM, die den Alterungszustand dieser Fahrzeuge deutlich macht.

Der Betrieb erhielt 1983 eine materielle Kennziffer Investitionen in Höhe von 5950TM.
Im Bereich der materiell-technischen Territorialstruktur wurden gemäß staatlicher Planauflage 1.243 TM eingesetzt.
Bei den Betriebsinvestitionen konnten die Vorhaben

- Bremsenwerkstatt Tolkewitz
- Sozialbau Waltherstr.

nutzungsfähig übergeben werden.

Bei den Vorhaben

- KRS Anbau Bühlau
- Lüftung Blasewitz
- Energieträgerumstellung Blasewitz

sowie

- der Rekonstruktion Heizung Tolkewitz

wurde der geplante Stand wegen fehlenden Bilanzen nicht erreicht.

Zur Erneuerung und Erweiterung des Grundfondsbestandes sind weitere Fahrzeuge, Maschinen und Ausrüstungen beschafft worden, so u.a.

- 4 Straßenbahnwagen T4D
- 80 UKW-Funkanlagen für Straßenbahnfahrzeuge
- Diesellok V 60 für Industriebahn
- Bergefahrzeug W 50
- 1 Traktor Z 300
- 2 Elektroschlepper

Für die Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln wurden 1983 TM 558 Investitionsmittel eingesetzt.
Das GUW Rudolf-Renner-Str. wurde 1983 fertiggestellt und nutzungsfähig übergeben.
Bei der Kabellegung waren außerordentliche Anstrengungen erforderlich, um die wichtigsten Kabelstrecken zur Sicherung der Bahnstromversorgung für die Verkehrserschließung des Wohnungsbaustandes Gorbitz zu sichern. Bilanzierte Tiefbaukapazitäten standen keine zur Verfügung. Die Leistungen wurden überwiegend im Rahmen des Studentensommers sowie in Eigenleistung erbracht.

3.2. Maßnahmen zur Erhaltung und Erhöhung der Einsatzbereitschaft der Beförderungsmittel

Die Instandsetzung der Straßenbahnwagen wurde auf der Grundlage der BO-Strab und des Technischen Programms durchgeführt, wobei zwangsläufig die vorhandene Werkstattkapazität berücksichtigt werden mußte. An 59 T4D und 26 B4D erfolgte die festgelegte Hauptuntersuchung. Eine Zwischenuntersuchung mit wesentlich erweiterten Umfang gegenüber der zurückliegenden Jahre und mit verbesserten Qualitätsparametern erhielten 142 T4D und 58 B4D. Zur Verbesserung und Stabilisierung des TEK bei T4D/B4D wurde ein Etappenprogramm erarbeitet und als Arbeitsgrundlage bestätigt. Bei den ET und EB wurden die erforderlichen Hauptuntersuchungen planmäßig durchgeführt. Zur Verbesserung des technischen Zustandes dieser Fahrzeuge und somit zur Erhöhung der Einsatzbereitschaft erfolgte eine zusätzliche Grundinstandsetzung an 5 ET-Laufgestellen.

Zur Absicherung der Baugruppenbereitstellung und zur Reduzierung von Materialproblemen wurden vielfältige Maßnahmen eingeleitet und durchgesetzt.
So wurde der weitere Ausbau der Kooperationsbeziehungen zielgerichtet fortgesetzt, wobei die Ergebnisse bei der Anfertigung von Straßenbahnersatzteilen im Rahmen der Produktionshilfe wesentlich verbessert werden konnte. Für über 1 Mio Mark wurden Ersatzteile angefertigt. Allerdings konnten dabei erschlossene Kapazitätsreserven nicht vollständig ausgeschöpft werden, weil eine Anzahl von abgeschlossenen Wirtschaftsverträgen in Folge Materialfehl nicht realisiert werden konnte.

Zur Erhöhung der Lebensdauer verschiedener Baugruppen und für eine verstärkte Materialsubstitution wurden neue effektivere Instandsetzungstechnologien eingeführt.
Das betrifft solche Aggregate und Baugruppen, wie

- Gelenkwelle,
- Schienenbremse,
- Sandstreueinrichtung,
- Ölschleuderring und
- weitere Getriebeteile sowie
- Achswelle des T4D.

Im verstärkten Umfang wurden ältere schienengebundene Güterwagen rekonstruiert oder ET/EB zu Güterwagen umgebaut. Dadurch wurde dieser Güterwagenpark leistungsfähiger gestaltet und außerdem wurde der technische Zustand spürbar verbessert.

Die Vorbereitungsarbeiten für die 2. Etappe der Generalreparatur der Schwebeseilbahn wurden zielgerichtet fortgeführt, damit die volle Einsatzbereitschaft dieses Beförderungsmittels wieder hergestellt und weiter erhalten werden kann.

Die Instandhaltung der Kraftomnibusse war 1983 durchgängig abgesichert. Die Instandsetzung von Schäden und die technische Wartung nach Gesetzblatt Nr. 37/79, erfolgten termingerecht und in guter Qualität. Da sich die Altersstruktur des KOM-Bestandes in Folge fehlender Neuzuführungen weiter verschlechtert hat, war es erforderlich, zusätzliche Maßnahmen zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft einzuleiten.
An 5 Ikarus 280 und 11 Ikarus 260 wurde eine Grundinstandsetzung in Fremdleistung vorgenommen und 13 Ikarusse 260 erhielten eine Mittelinstandsetzung in Eigenleistung. Weitere längere Zeit wegen starken Karosserieverschleißes abgestellte 2 Ikarus 180 wurden mit erheblichem Aufwand wieder einsatzbereit gemacht. Durch Zuführung eines gebrauchten Ikarus 211 erhöhte sich der Gesamtbestand von 205 auf 206 KOM. Das System der rechnergestützten TW-Bestellung wurde eingeführt. Die vorgesehene Kilometerlaufleistung von TW zu TW von 5000 km wurde mit 4868 km nahezu ideal erreicht. (1982 waren 3700 km).

Bei den Nutzkraftwagen wurde der Gesamtbestand entsprechend der Weisung um 4 Fahrzeuge gesenkt.
Als Ersatz für veraltete und verschlissene Fahrzeuge wurden gebrauchte Fahrzeuge jüngeren Baujahres und aus DDR-Produktion erworben und mit dem Teil erheblichen Aufwand betriebsbereit gemacht.
So wurden zum Beispiel Trabantkübel auf Trabantkombi umgebaut und als Dispatcherfahrzeuge eingesetzt.
4 B 1000 wurden als Streckenreparaturwagen umgebaut und eingesetzt.

Zur Erhaltung der Einsatzbereitschaft der Elbfähren wurde das dafür zuständige Arbeitskollektiv verstärkt und somit planmäßig die Voraussetzungen zur Eigeninstandsetzung von Pontons und Steganlagen geschaffen. 2 Fährboote erhielten in der Werft Laubegast eine Landrevision. Der Wiederaufbau eines vollkommen verschlissenen Fährbootes ist dringend erforderlich, weil kein Reserveboot mehr zur Verfügung steht.

3.3. Erfüllung der Maßnahmen des Reparaturkostenfonds der mtT

Gleisbau

Grundlage für die Generalreparaturen im Gleisnetz ist das Gleisbauzyklogramm 1983.
Aufgrund der nach wie vor kritischen Gleissituation erfolgte die Festlegung der GR-Strecken zustandsbezogen.
Dadurch ergaben sich eine Vielzahl von Gleisbaumaßnahmen, die territorial sehr unterschiedlich lagen und nicht /erheblichen /um Schwierigkeiten in der Verkehrsorganisation und -durchführung mit sich brachten.

GR-Maßnahmen Gleisbau, realisiert durch das VTKD, Betrieb 01 und 07:

Plan		Ist	
m-Gleis	TM	m-Gleis	TM
18.488	25.317,2	15.910,9	16.594,1

Wichtige Objekte dabei waren:

- Friedrichstr.
- Juri-Gagarin-Str./Hauptbahnhof
- Kesselsdorfer Str.
- Meißner Landstr.
- Pillnitzer Landstr.
- Freiberger Str.
- Loschwitzer Str.
- Antonstr.
- Tolkewitzer Str.
- bahneigene Strecke Radebeul West - Coswig

Durch eigene Gleisbaubrigaden wurden realisiert:

. Gleiserneuerung mit Unterbau: 358 m
. Gleiserneuerung ohne " : 3942 m
. Gleis durcharbeiten : 5456 m

Das entspricht einer Erfüllung von 103,8 %.

Streckeunterhaltung:

. Schienen schleifen: 94.733 km
. Schienen saugen : 23.610 km
- Kurvenschmierung: 13.360 km
- Weichen spülen : 30.855 stk

Das entspricht einer Erfüllung von 102,7 %.

Einsatz der Schweißerkapazität:

E-Stöße für VTKD : 4.263 Stk
E-Stöße für eigene Leistg.: 2.153 "

Das entspricht einer Erfüllung von 106,4 %.

Stromversorgung

GR-Maßnahmen auf dem Gebiet der Bahnstromversorgung/Fahrleitung wurden in einem Wertumfang von 2.034,6 TM erbracht (Planwert 2.531,7 TM).

Dabei wurden Maßnahmen auf der

- Kesselsdorfer Str.
- Münchner Str.
- Julian-Grimau-Allee
- Sternstr.

u.a. realisiert.
Die Nichtinanspruchnahme liegt im wesentlichen in mangelnder Tiefbaukapazität (z.B. für Kabeltrasse Fetscherstr.) und bei Maßnahmen des Umbaues von Weichensteuerungen.
Die Inanspruchnahme der mtT-Mittel zeigt folgendes Bild:

Plan	Ist
3.489,2 TM	2.948,7 TM

3.4. Notwendige materiell-technische Versorgung des Betriebes durch andere Bereiche der Volkswirtschaft

Die materiell-technische Versorgung des Betriebes gestaltete sich entsprechend den veränderten Bedingungen und erhöhten materialökonomischen Forderungen auf dem Außenwirtschaftssektor und dem Inlandsmarkt. Stärker als in den Vorjahren war die Herstellung von Plan - Bilanz - Vertrag durchzusetzen und das Prinzip der strengsten Sparsamkeit zu beachten.
Einen großen operativen Beschaffungsaufwand erforderten notwendige, kurzfristig in die Leistungspläne aufgenommene Werterhaltungsarbeiten im Bereich Hochbau und Instandhaltungsmaßnahmen an Straßenbahnen. Problematisch wirkten sich in den Positionen Kabel und Metallurgie die in Kraft gesetzten staatlichen Vorratsnormative aus, da die zuständigen Lieferwerke in keinem Fall in der Lage waren, die damit verbundenen kurzen Lieferzyklen zu realisieren. Dadurch kam es in der sortimentsgerechten Versorgung des Betriebes mehrmals zu ernsthaften Störungen, die nur in enger Zusammenarbeit und mit Unterstützung der örtlichen Organe und dem MfV gelöst werden konnten. Einen absoluten Versorgungsschwerpunkt im gesamten Planjahr bildete die Bereitstellung von Reifen für Kraftomnibusse. Fahrzeugabstellungen mit Auswirkungen auf die fahrplangerechte Verkehrsdurchführung waren unvermeidbar. Die Versorgungssituation auf dem Versorgungssektor KOM-Ersatzteile stabilisierte sich weiter und ist als zufriedenstellend einzuschätzen.
Bei Import-Straßenbahnersatzteilen liegt folgender Auslieferungsstand vor:

Vertragswert 1983 (entsprechend AH-Limit)	:	2.686,0 TM
Vertragsrealisierung per 31.12.83	:	1.578,8 TM
	=	58,8 %

Der im gesamten Berichtszeitraum bestehende Versorgungsschwerpunkt Original-Bremsbeläge konnte aufgrund umfangreicher Aktivitäten und gegebener Unterstützung der übergeordneten Organe weitestgehend gelöst werden.
Die Bereitstellung von Straßenbahnrillenschienen für die Durchführung der Gleisbauarbeiten in der Stadt Dresden erfolgte nach einer Nachbilanzierung im Juli 1983 im benötigten Umfang.

Unbefriedigend ist analog den Vorjahren die Auslieferung von Straßenbahnradreifen einzuschätzen. Der Antrag auf Erhöhung der staatlichen Vorratstage wurde vom Bilanzorgan Grödit z als unbegründet abgelehnt. In der körperlichen Auslieferung waren erneut Lieferverzüge bis zu 90 Tagen zum Vertragstermin festzustellen. Im Dezember 1983 stellte deshalb der Rat des Bezirkes Dresden beim MfV einen erneuten Antrag auf Veränderung der Vorratstage.
Die in allen Warengruppen zur Verfügung gestellten materiellen Fonds wurden bis auf eine Rückgabe in Höhe von 6,3 TM in vollem Umfang benötigt bzw. sicherten eine anteilige Mindestbedarfsabdeckung.

4. Steigende Bedeutung und Nutzung von Wissenschaft und Technik einschließlich Neuererwesen

Der Kampf um die Erfüllung und gezielte Überbietung der Kennziffern des Planes Wissenschaft und Technik war fester Bestandteil des sozialistischen Wettbewerbes aller Arbeitskollektive. In konsequenter Fortsetzung der guten Ergebnisse des Jahres 1982 wurden auch im Karl-Marx-Jahr 1983 sehr gute Leistungen zur Durchsetzung der sozialistischen Rationalisierung und Intensivierung erbracht.

Folgende Ergebnisse konnten erreicht werden:

- Für 171 Aufgaben und Maßnahmen konnte der Bearbeitungs- bzw. Realisierungsabschluß erreicht werden, der Nutzungsbeginn für 128 Maßnahmen.
- Die staatliche Auflage, 265 Th Arbeitszeiteinsparung zu erbringen, wurde mit 6,3 % überboten.
- Dem geplanten ökonomischen Nutzen in Höhe von 2,6 Millionen Mark steht eine Erfüllung von 3,1 Mill. M (= 119,0 % - ausgewiesen als bewertete eingesparte Arbeitszeit sowie Energie- und Materialeinsparungen - gegenüber, wobei 21 % des Nutzens aus Energieeinsparungen infolge einmalig durchführbarer Optimierungsleistungen resultieren.
- In der Position "Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln" können neben der maßnahmebezogenen abrechenbaren Leistung von 777 TM eine Eigenfertigung und Regenerierung von Importersatzteilen in Höhe von 417 TM abgerechnet werden. Für 209 TM wurden Leistungen erbracht, die infolge objektiver Schwierigkeiten nicht nutzungsfähig gestaltet werden konnten und in der Position "Unvollendete Produktion" verbleiben müssen.
- Im Planjahr 1983 konnten 168 Arbeitsplätze neu- bzw. umgestaltet worden, wobei bei 31 Arbeitsplätzen Arbeitserschwernisse reduziert wurden.
- In der MMM-Bewegung wurden 33 Exponate gefertigt, von denen 7 Exponate Auszeichnungen erhielten.
- Von 5 im PWT geplanten Forschungsthemen wurde 1 Thema im Jahr 1983 abgeschlossen. Die Bearbeitung der anderen Themen wird planmäßig 1984 fortgesetzt.

- Der Fonds Wissenschaft und Technik 1983 mit 170 TM wurde planmäßig in Anspruch genommen. Aus objektiven Gründen ist die themengebundene Übertragung von 5.488,-- M in das Planjahr 1984 erforderlich.
- Die wichtigsten Kennziffern der Neuererbewegung waren Bestandteil der betrieblichen Leitungsdokumente sowie des sozialistischen Wettbewerbes. Mit insgesamt 208 in Benutzung genommenen Neuerungen wurde ein ökonomischer Nutzen von 2.714.143,55 M ausgewiesen und davon 1.074.963,98 M aus der Erfüllung von abgeschlossenen Neuerervereinbarungen erreicht, was 39,6 % entspricht. Es wurde somit ein außerordentlich gutes Ergebnis, insbesondere resultierend aus der planmäßigen Neuerertätigkeit erzielt. Unsere Werktätigen beteiligten sich im Jahre 1983 mit 16,7 % an der Neuererbewegung und beträgt 653 Neuerer.

5. Produktive Leistungen

5.1. Entwicklung der Verkehrsleistungen und Deckung des volkswirtschaftlich notwendigen Bedarfs

Im Planjahr 1983 unternahmen die Verkehrsschaffenden des Betriebes alle Anstrengungen durch die Erfüllung der Hauptleistungskennziffern in hoher Qualität bei weiterer Senkung des materiellen und finanziellen Aufwandes, den Verkehrskunden pünktliche, stabile und bedarfsgerechte Verkehrsleistungen anzubieten. Die Planung der Verkehrsleistungen erfolgte entsprechend des Bedarfs, bei Optimierung der Verkehrsleistung gegenüber 1982 durch Einführung der Wechseltechnologie sowie Optimierung der Fahrzeugstationierung.

Folgender Erfüllungsstand der geplanten Verkehrsleistungen wurde erreicht:

mit Straßenbahn	99,37 %
mit Kraftomnibus	95,73 %
mit Bergbahnen	104,8 %

Die Pünktlichkeitsquote betrug dabei bei Strab 84,4 %, bei KOM 86,1 % und der geplante Störfaktor bei Strab (2,7 % und KOM (1,5 %) wurde nur mit 1,97 % bzw. 1,45 % in Anspruch genommen.

Im Fährbetrieb wurden erhöhte Beförderungsleistungen gebracht, um während der Baumaßnahmen Pillnitzer Landstr. (9.8. - 31.12.) den Anschluß zur Strab herzustellen. Dabei kam auch 1983 wieder die Wagenfähre zum Einsatz

Die geplante Leistung im LKW-Gütertransport wurde mit 103,8 % übererfüllt. Die Transportkapazität im Straßenbahngütertransport wurde um 100 % erhöht. Die geplante Leistung wurde mit 182,3 % ~~über~~erfüllt. Der Anteil des kommerziellen Straßenbahngütertransportes lag bei 20 %.

Die Mitarbeiter der Industriebahn erhöhten die Verschubleistung im Planjahr um 900 Wagen gegenüber 1982. Durch die Abfertigung von 40 Ganzzügen mit Baumaterial für das VTK zusätzlich, konnten durch Verlagerung des Transportes von der Straße auf die Schiene 10.000 l DK eingespart werden.

Besondere Höhepunkte, die im Planjahr 1983 den konzentrierten Einsatz aller Mitarbeiter erforderten, waren

- die Friedensdemonstration am 13.2.83 mit über 100.00 Teilnehmern,
- der 1. Mai,
- die Fahrt der Friedensfahrer durch Dresden am 19.5.83,
- das Pfingsttreffen der FDJ (21. - 23.5.83),
- die Kirchentage der ev.-luth. Landeskirche Sachsens vom 7. - 10.7.83,
- das Pressefest am 25./26.6.83 sowie
- die Großkundgebung zum Jahrestag der Novemberrevolution am 10.11.83 mit ebenfalls über 100.000 Teilnehmern.

Bei allen Veranstaltungen konnten die Verkehrsaufgaben in hoher Qualität erfüllt werden. Hoher Wert wurde auf die Erarbeitung und Anwendung von Technologien gelegt, die einen geringstmöglichen Einsatz von SEV erforderten. Besonders deutlich wurde das bei folgenden Baumaßnahmen:

- Otto-Buchwitz-Brücke (Heck-an-Heck-Verkehr zwischen Platz der Einheit und Paul-Schreder-Str; Inselverkehr zwischen Weixdorf/Hollerau; Einsatz von "Kinderwagen-KOM"; Einbeziehung der Deutschen Reichsbahn in den Ersatzverkehr)

- Pillnitzer Landstr. (Inselbetrieb mit erstmaliger Anwendung der provisorischen Reparaturgrube; ET-Pendelbetrieb zwischen Pillnitz und Baustelle bzw. Calberlastr.)

- Coswig (Inselbetrieb mit Heck-an-Heck-Zügen zwischen Coswig und Weinböhla; Einbeziehung der Deutschen Reichsbahn in den Ersatzverkehr)

Die gesamte Verkehrsorganisation wurde vorallem im 2. Halbjahr 1983 dadurch erschwert, daß die Gleisbaumaßnahmen nicht termingemäß erfüllt worden und zum Teil Überschneidungen von Gleisbaumaßnahmen zu verzeichnen waren (z.B. Pillnitzer Landstr./Loschwitzer Str./Meißner Landstr.). Dieser Umstand erforderte langfristige und operative Reaktionen, die betriebstechnologisch und -organisatorisch erhebliche Schwierigkeiten brachten. Die Öffentlichkeitsarbeit erfuhr dadurch Qualitätsverluste.

Bemerkenswerte Ereignisse:

19./20.8. Einbau einer mechanisch verriegelten E-Weiche 4 am Fucikplatz

1.10. Verlängerung der Linie 96 von Niedersedlitz über Bahnhofstr. nach Leuben

6.10. Übergabe der Gleisverbindung Cotta-Wölfnitz (Verkehrserschließung Gorbitz)

Linienumstellung: 10 Leubegast - Freiberger/Kesselsdorfer Str. - Wölfnitz

15 Loschwitz - Friedrichstadt

17 Prohlis - Wölfnitz über Cotta

21.10. Freigabe der Gleisanlagen auf der neuen Hellerbrücke

Die dem speziellen Beförderungsbedarf angepaßten Fahrpläne des Zeitraumes vom 24.12. - 31.12. haben sich auch 1983 bewährt. Der Einsatz von 70 T4D mit UKW-Verkehrsfunk ab Oktober 1983 verkürzte wesentlich die Zugriffszeiten der Dispatcher bei Vorkommnissen aller Art und trug damit zur Senkung der Störzeiten bei.

5.2. Industrielle Leistungen und Rationalisierungsmittelproduktion

Industrielle Leistungen

- Bereich Fahrzeuginstandhaltung

Die industriellen Leistungen konnten aus objektiven Gründen nicht erfüllt werden. Die Ursachen liegen in der verspäteten Inbetriebnahme der neuen Bremsenwerkstatt in der Straßenbahnwerkstatt Tolkewitz, was auf erhebliche Schwierigkeiten im gesamten Bauablauf zurückzuführen ist. Dadurch konnten zum Beispiel die Reparaturen von Backenbremsen im Jahr 1983 nicht begonnen werden. Ein weiterer entscheidender Grund ist das Fehlen von Ersatzteilen und Instandhaltungsmaterial, insbesondere von Wickelkupfer. Durch diese Materialengpässe war öfters ein erhöhter materieller Aufwand zur Instandsetzung des Bremsmagneten T4D notwendig, was sich bei dem geplanten Arbeitszeitfonds in weniger Stückzahlen ausgewirkt hat.
Diese erheblichen Materialengpässe führten zur zeitweisen Stillegung der Bremserinstandsetzung, so daß Arbeitskräfte in andere Bereiche umgesetzt werden mußten.
Im Ergebnis dessen konnte der Plan bei Bremsmagneten T4D nur mit 34,9 % erfüllt werden.

- Bereich Verkehrsanlagen

Die industriellen Leistungen konnten wie folgt erfüllt werden:

Plan: 8456,8 TM
Ist : 7854,8 TM

Diese Planabweichung ergibt sich im wesentlichen aus der Verschiebung der GR-Gleisbaumaßnahmen

- Bautzner Str. und
- Tolkewitzer Str. (hier einzelne Planabschnitte)

sowie

- aus Abweichungen vom geplanten Leistungsumfang an der PVE Gorbitz.

Des weiteren wurden in der Position Schienenbohren für GVP Mehrleistungen in Höhe von 229,9 TM erbracht, die sich aus Veränderungen in der Oberbauform ergeben haben.

Rationalisierungsmittelproduktion

Der Planteil "Eigenherstellung von Rationalisierungsmitteln" war als Bestandteil des Planes Wissenschaft und Technik ein entscheidendes Leitungsinstrument zur Erfüllung des Betriebsplanes.
Neben der Herstellung eigentlicher Rationalisierungsmittel erlangte die Herstellung von Ersatzteilen zur Importablösung für Straßenbahnen und Kraftomnibusse zunehmend an Bedeutung.

Zur Erfüllung der staatlichen Planauflage trug vor allem der Bau folgender Rationalisierungsmittel bei:

- Regenerieren von Kardanwellen	35,9 TM
- B4D-Zweirichtungswagen	75,9 "
- Umbau von 2 EB f. Schienentransport	49,1 "
- Umbau von 2 EB f. Gütertransport	48,5 "
- Umbau von 2 ET f. Gütertransport	16,8 "
- Aufbau eines W 50 als HLZ	47,1 "
- Einbau Kranbahn Bremsenwerkstatt	35,4 "
- Umrüstung BET 1 auf Drehen	30,3 "
- Zungensicherung und Anlage EW 4	65,0 "
- Streckensignalanlage WSSB	26,3 "

Im Bereich Verkehrsanlagen wurde der Planwert von 87,4 TM mit einem Ist von 132,1 TM ~~über~~erfüllt.

Wichtige Rationalisierungsobjekte waren hier vor allem:

- Turmwagenaufbau	6,8 TM
- Errichtung eines Montageblocks	1,6 "
- Doppelwippe	13,2 "
- Kabelfehlerortungsgerät	4,8 "
- Bau einer Schlagschere	3,3 "

5.3. Baureparaturen (ohne NAN)

Die Baureparaturleistungen der Abteilung Hochbau konnten 1983 weiter erhöht werden.
Große Leistungen wurden auf dem Gebiet der Kabelverlegung sowie bei der Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen erreicht. Um den vorhandenen Nachholebedarf bei Baureparaturen schrittweise abzubauen, ist die Bilanzierung fehlender Gewerkegruppen durch das WLO erforderlich. Die Unterstützung des WLO ist rückläufig auf diesem Gebiet. Des weiteren ist die Ausstattung der Reparaturabteilungen insbesondere mit

- Werkzeugen
- Arbeitsgeräten und Maschinen sowie
- Gerüstkapazitäten

zu verbessern.
Die erforderlichen Materialbilanzen sind auszuweisen.

6. Energiewirtschaft

Die geplante Energiemenge von 732,2 TJ wurde 91,75 % in Anspruch genommen, das sind 671,8 TJ.
Der spezifische Kraftstoffverbrauch für die Personenbeförderung mit KOM lt. staatlicher Planauflage betrug 14,41 t/Mio Pkm.
Im Jahr 1983 wurde ein spezifischer Verbrauch von 13,73 t/Mio Pkm erreicht.
Die staatlichen Kontingente feste Brennstoffe und Treibstoffe wurden eingehalten bzw. unterboten.

	Kontingent	Ist-Verbrauch
Braunkohlenbrikett	4.678,0 t	3.526,0 t
Rohbraunkohle	5.097,0 t	2.278,0 t
Dieselkraftstoff	4.476,0 t	4.219,1 t
Vergaserkraftstoff	151,0 t	149,6 t
davon Pkw	17,9 t	16,8 t

Die nachstehende Übersicht stellt die absoluten Verbräuche der einzelnen Sortimente an Energieträger dar:

Energieträger	Plan	Ist
Rohbraunkohle	5.097,0 t	2.278,0 t
Braunkohlenbriketts	4.678,0	3.526,0 t
Dieselkraftstoff	4.476,0 t	4.219,1 t
davon KOM	4.226,8 t	3.932,4 t
Vergaserkraftstoff	151,0 t	149,6 t
Elektroenergie	102.618 MWh	102.207 MWh
darunter Fahrstrom	94.872 MWh	93.423 MWh
Objekte	4.193 MWh	3.811 MWh
Kleinabnehmer	2.410 MWh	2.152 MWh
Stadtgas		335.000 m³
Fernwärme	24.304 GJ	19.842 GJ

7. Effektivität des Reproduktionsprozesses

7.1. Erfüllung der ökonomischen Kennziffern

Im Planjahr 1983 wurden alle wichtigen ökonomischen Kennziffern erfüllt.
Die Nettoproduktion wurde um 1,1 % und der Nettogewinn mit 1,18 Mio M überboten.
Die Selbstkosten konnten außerplanmäßig mit TM 467 unterschritten werden.
Die Erlöse der Warenproduktion wurden nicht erreicht. Bei den Verkehrserlösen konnte in den letzten Monaten die Untererfüllung wesentlich verringert werden. Die industriellen Leistungen wurden infolge fehlender Materialbereitstellung für die Erzeugnisgruppenarbeit nicht gebracht.

An dem guten Ergebnis haben die Erfüllung der Verpflichtungen im sozialistischen Wettbewerb wesentlichen Anteil.
Die Arbeit mit den Kosten wurde stärker in den Mittelpunkt der Leitungstätigkeit gerückt. Ausdruck findet das ganz besonders in der wesentlichen Senkung der nicht planbaren Kosten.
Überschritten wurde der Lohnfonds. Trotz monatlicher Kontrollberatungen und Analysen konnte die Überschreitung nicht verhindert werden.

7.2. Einhaltung der Selbstkosten

Die Selbstkosten der Warenproduktion wurden mit 0,4 % unterschritten.

- Kostenträger Straßenbahn	- Abweichung zum Plan - in TM
Insgesamt	- 601,2
darunter:	
- Fahrstrom	- 81,8
- Kostengutschrift f. Einsatz von Heck-an-Heck Tatrafahrzeugen anstelle geplanten Schienenersatzverkehr mit KOM	- 618,4

Ursachen der Abweichungen:

- Der spezifische Verbrauch Fahrstrom je Nkm (Plan 2,38 kwh, Ist 2,34 kwH) wurde nur mit 98,3 % in Anspruch genommen. Wertmäßig ergibt sich eine Inanspruchnahme von 99,4 %.

- Durch Optimierung des KOM-Verkehrs zur Einsparung von Dieselkraftstoff wurden bei einzelnen Gleisbaumaßnahmen neue Technologien angewandt, indem Heck-an-Heck gekoppelte Triebwagen bzw. Einzeltriebwagen den Verkehr bis zur Baustelle durchgeführt haben.

- Kostenträger Kraftomnibus	- Abweichung zum Plan - in TM
Insgesamt	+ 507,5
darunter:	
- Dieselkraftstoff	- 55,0
- Motorenöl	+ 59,2
- produktiver Lohn einschl. produktive Lehrlingsleistung	+ 310,0
- Gemeinkosten	+ 141,0

Ursachen der Abweichungen:

- der spezifische Verbrauch Dieselkraftstoff je 100 Laufkilometer (Plan 40,48 l, Ist 39,61 l) wurde mit 0,87 l gesenkt. Das ist auf die gute Fahrweise der KOM-Fahrer zurückzuführen.

- Die Überschreitung bei dem Motorenöl ist durch Einsatz des Motorenöls MD 1544 entstanden, das zu einer Verdopplung des Preises führte bei nur geringer Verlängerung der Lebensdauer. Ein Antrag auf Planfortschreibung wurde abgelehnt.

- Zur Überschreitung des Lohnfonds, insbesondere KOM-Fahrer, werden weitere Untersuchungen durchgeführt und in den Rechenschaftslegungen der Fachdirektoren vor dem Betriebsdirektor Festlegungen getroffen mit dem Ziel, für 1984 eine stärkere Kontrolle und damit die Einhaltung des Lohnfonds zu gewährleisten.

- Die Überschreitung der Gemeinkosten mit TM 141,0 beinhaltet in der Hauptsache lohnabhängige Kosten wie Überstundenzuschläge und SV-Anteil des Betriebes.

7.3. Kosten für Leitung und Verwaltung

Die geplanten Kosten in Höhe von TM 8.710,3 wurden mit TM 7.968,5, das sind 91,5 % in Anspruch genommen. Damit wurde die in der Kostenkonzeption 1983 enthaltene Zielstellung des Betriebes, die Kosten um 5 % zu senken, erreicht und überboten.
Hauptsenkungsfaktor ist der Lohn der Beschäftigten für Leitung und Verwaltung mit TM 448, das sind 3,9 %. Ursache dafür sind vor allem eine Anzahl zeitweise unbesetzter Planstellen.

7.4. Nicht planbare Kosten

Es ist festzustellen, daß die nicht planbaren Kosten gegenüber dem Ist 1982 um 43,9 % gesenkt werden konnten.
Diese Senkung ist besonders in den Positionen nicht planbare Zinsen für Kredite durch Verringerung der Kohrbestände, Leistungen für Schadenersatz und Verlust durch Abwertungen entstanden.
Bei Vertragsstrafen ist eine Steigerung eingetreten durch Berechnung von Vertragsstrafen im Zusammenhang mit der Abnahme von Elektroenergie und nicht ordnungsgemäße Vorbereitung von Baumaßnahmen.
Maßnahmen zur Verhütung derartiger Sanktionen wurden eingeleitet.
Die positive Entwicklung der nicht planbaren Kosten ist mit darauf zurückzuführen, daß in den Leitungsberatungen diese Positionen vordergründig behandelt, die Verantwortlichkeit klar abgegrenzt und in einigen Fällen von der Durchsetzung der materiellen und disziplinarischen Verantwortlichkeit Gebrauch gemacht wurde. Dies ging einher mit der Verbesserung der Arbeit mit Ursachenermittlungsbogen nach der "Blankenburger Methode".

7.5. Verpflichtungen gegenüber dem Staatshaushalt

Alle Verpflichtungen gegenüber dem Staashaushalt aus Steuern und Abgaben wurden im Verlauf des Jahres richtig und pünktlich abgeführt.
Das betrifft auch 50 % des zusätzlich erwirtschafteten Nettogewinns in Höhe von TM 590.

7.6. Bildung und Verwendung finanzieller Fonds

Die Bildung und Verwendung finanzieller Fonds wird nachstehend dargestellt. Zu bemerken ist hierbei, daß die Übererfüllung der ökonomischen Kennziffern zusätzliche Zuführungen zum Prämienfonds in Höhe von TM 300,6 und Bildung des Leistungsfonds über TM 231,3 ermöglichten.

	Bestand 1.1.83	Zuführungen planm. sonst.	Zuführungen außerplanm.	Verwendung	Bestand 31.12.83
Prämienfonds	3119,6	3472,8	328,4	3560,7	3360,1
Kultur- und Sozialfonds	234,9	2592,0	30,3	2624,5	232,7
Prämienfonds, Kultur- und Sozialfonds f. Betriebsberufsschule u. Lehrlingsausbildungsstätten	113,2	179,1	-	99,0	193,3
Fonds "Kto.jung.Soz." (betriebl.Konto)	6,7	8,7	-	9,3	6,1
Leistungsfonds	174,5	-	281,3	171,9	283,9
Fonds Wissenschaft und Technik	24,5	170,0	-	189,0	5,5

8. Einsatz des Arbeitsvermögens

- Entwicklung der Arbeitskräfte und ihrer Struktur

Arbeitskräftebestand 1.1.83 und 31.12.83

Produktionspersonal		3011		3092
dav. Strab-Fhr.	683		714	
dav. KOM-Fhr.	416		404	
Übriges Personal		953		943
gesamt:		3964		4035

Abgänge von Arbeitskräften und deren Gründe:

Im Zeitraum 1.1. -31.12.83 haben insgesamt 253 Arbeitskräfte den Betrieb verlassen, das sind insgesamt 58 Abgänge weniger als im Vorjahr und zwar

	1983	1982
aus natürlichen Gründen	82	68
aus gesell.notw.Gründen	15	25
aus Fluktuationsgründen	156	198
gesamt	253	311

Folgende Fluktuationsraten liegen in Betrieb vor:

	1983	1982
Gesamtbetrieb	3,9	5,0
Strab-Fahrer	4,4	4,7
KOM-Fahrer	4,6	7,4

- Ausnutzung der Arbeitszeitfonds

		Strab-Fahrer	KOM-Fahrer	Bereich -3-	Bereich -4-
Prod.std. einschl.Überstd./	Plan	1864,3	2021,4	1885,2	2002,0
VbE (Stammpers.)	Ist	1819,4	2175,3	1871,6	1989,1
	Abw.	- 44,9	+153,9	- 13,6	- 12,9

		Strab-Fahrer	KOM-Fahrer	Bereich - 3 -	Bereich - 4 -
Ausfallstunden gesamt/VbE (Stammpers.)	Plan	507,0	430,0	365,1	372,0
	Ist	559,6	482,4	399,5	432,0
	Ist 1982	551,5	464,5	397,1	423,8

Trotz Überschreitung der geplanten Überstunden sowohl bei Strab-Fahrern als auch in den Bereichen -3- und -4- ist eine Unterschreitung der geplanten Produktivstunden zu verzeichnen. Sie resultiert aus einem erhöhten Ansteigen der Ausfallstunden im Ist gegenüber dem Planwert. Bei KOM-Fahrern wurde eine Übererfüllung der Produktivstunden trotz Überschreitung der geplanten Ausfallstunden erreicht. Ursache dafür ist die Überschreitung der geplanten Überstundenfür KOM-Fahrer um 195,0 St.

In den beeinflußbaren Ausfallzeiten (Arbeitsbefreiung durch ärztliches Attest , unbezahlte Freistellung und unentschuldigtes Fehlen) konnte zum Ist des Vorjahres bei Strab-Fahrern eine Senkung um 3,32 % und im Bereich -3- um 1,89 % erzielt werden. Bei KOM-Fahrern stiegen die beeinflußbaren Ausfallzeiten um 0,79 % bzw. um 7,3 % im Bereich -4-.

Arbeitsproduktivität

Das Niveau der Arbeitsproduktivität des Betriebes (Grundlage Nettoproduktion) beträgt

im Plan 18.695,-- M/VbE und
im Ist 19.120,-- M/VbE.

Das entspricht einer Erfüllung von 102,3 %. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Arbeitsproduktivität um 3,9 %.

In den technischen Bereichen stieg die Arbeitsproduktivität (Grundlage Zeitsummenmethode) um durchschnittlich 4,5 %.

- Entwicklung der Arbeits- und Lebensbedingungen

. Arbeiterversorgung

Es wurde eine umfangreiche Analyse über den Ist-Zustand der Werkküchen-, Kantinen- und Stützpunktversorgung angefertigt und im 1. Quartal in der Beratung beim Betriebsdirektor behandelt. Die Schlußfolgerungen und Festlegungen beinhalten Maßnahmen zur Erhöhung des Versorgungsgrades mit Werkküchenessen, dessen Qualitätsverbesserung die verstärkte Kooperation im Territorium für das Fahrpersonal, die stabil-oren personellen Besetzungen der Küchen und Kantinen sowie dienststellengebundene Maßnahmen zur durchgängigen Schichtversorgung beinhalten. Damit sollen die aufgetretenen objektiven und subjektiven Probleme einer schnelleren Lösung zugeführt werden.

. Wohnraumversorgung

Die Wohnungsanträge wurden von 445 auf340 abgebaut, während die Wohnungsanliegen von 136 auf 235 anstiegen. Bei 99 Wohnungskontingenten und 175 neu registrierten Anträgen im Jahre 1983 unter Berücksichtigung der durchgeführten Neueinstufung von Wohnungsanträgen und -anliegen wurde somit der Gesamtantragsstand

des Vorjahres durch zielgerichtete Lenkung gegenüber dem Vorjahr um absolut 6 Fälle verringert.

. Urlauberbetreuung

Den Betriebsangehörigen wurden über den FDGB-Feriendienst, über zusätzliche Vermittlung von anderen Betrieben, mittels Auslands- und Reisebüroplätze, angemieteten Urlaubereinrichtungen und Plätzen in der betriebseigenen Urlaubersiedlung Alt-Schadow und im Betriebsferienheim Saupsdorf insgesamt 3.010 Betten bereitgestellt. Damit wurde bei hoher Auslastung der betriebseigenen Einrichtungen der Plan übererfüllt.

. Kinderbetreuung

Die Kapazität im Kinderferienlager mußte von 504 auf 468 Plätze reduziert werden, um der Forderung entsprechend den geltenden Normativen je Bungalow gerecht zu werden (bisher 14 jetzt 13 Kinder je Bungalow). Trotzdem wurde der betriebliche Bedarf voll abgedeckt, und 58 Plätze konnten an Fremde abgegeben werden. Es wurden 128 Kinder mit dem LEW Hennigsdorf und 28 Kinder mit den Verkehrsbetrieben Prag ausgetauscht und 14 polnische Kinder ohne Gegenleistung im eigenen Kinderferienlager betreut. Die Kapazität der betriebseigenen Kindereinrichtungen wurde ab 1.9.83 um 30 Kindergartenplätze erhöht. Aus dem vorliegenden Antragsstand an Kinderkrippen- und -gartenplätzen wurden alle betrieblichen Dringlichkeitsfälle berücksichtigt.

. Gesundheitliche und medizinische Betreuung

Gemeinsam mit der BDV wurde der Maßnahmeplan zur Senkung des Krankenstandes in allen Teilen erfüllt. Es wurden 48 prophylaktische und 76 Heilkuren vermittelt. Der Arbeiter- und Frauenanteil an den Kuren wurde erhöht.

. Kultur und Sport

Das geistig-kulturelle Leben, die Veranstaltungstätigkeit, die Entwicklung des Bibliotheksnetzes und der Literaturpropaganda, die Volkskunstarbeit und die Maßnahmen im Volkssport wurden auf der Grundlage des Jahreskulturplanes ausnahmslos als erfüllt abgerechnet. Schwerpunkt bildeten die Aktivitäten der Kollektive bei der Erfüllung ihrer Kultur- und Bildungspläne.

2. Ordnung, Disziplin und Sicherheit

Die Gewährleistung des Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutzes sowie die Durchsetzung von Ordnung, Disziplin und Sicherheit konnte weiter verbessert werden. In der Anzahl der Arbeitsunfälle konnte das beste Ergebnis seit 10 Jahren erreicht werden. Damit ergibt sich eine Quote von 32,6 AU/1000 Beschäftigte. Das Bereich Verkehr und die Verwaltung haben dabei Bestwerte erreicht, wogegen im Bereich Verkehrsanlagen ein Ansteigen zu verzeichnen war.

Infolge einiger schwerer Arbeitsunfälle war trotzdem ein Ansteigen der Ausfallstunden zu verzeichnen, wodurch ein Unfallfolgequotient von 0,29 zu verzeichnen war.

Im Brandgeschehen ist durch 3 Brände ein Schaden von 116,6 TM entstanden. Durch eine Brandstiftung wurden 5 Straßenbahnfahrzeuge beschädigt.

Bei den Bahnbetriebs- und Verkehrsunfällen war durch Personalverschulden eine Senkung hinsichtlich der Anzahl sowie der Schadenssumme zu verzeichnen.

Erhebliche Anstrengungen wurden unternommen, um die Sauberkeit der Fahrzeuge, Verkehrsanlagen und Betriebsobjekte zu gewährleisten. Dabei konnte die Instandsetzung der Werkhallen und die Innenreinigung der Straßenbahnfahrzeuge noch nicht zufriedenstellend gelöst werden.

Folgende leitungsseitige Maßnahmen trugen insbesondere zur Erzielung dieser Ergebnisse bei:

- monatliche Auswertung des Unfallgeschehens und Erneuerung des Befähigungsnachweises im GAB für 270 leitende Mitarbeiter,
- tiefgründigere Untersuchung der Vorkommnisse zur Ermittlung der Ursachen und Einleitung vorbeugender Maßnahmen,
- umfassende Öffentlichkeitsarbeit durch monatliche Hinweise für die Belehrungen und Durchführung einer journalistischen Aktion "Ordnung, Disziplin, Sicherheit - Sache aller " im 1. Halbjahr in der Betriebszeitung,
- Durchführung einer Sicherheits- und einer Verkehrssicherheitskonferenz,
- planmäßige Anleitungs- und Kontrolltätigkeit durch die BPS, das VEZ und das Sicherheitsaktiv.

10. Schlußfolgerungen

Es ist einzuschätzen, daß alle Kollektive das zurückliegende Karl-Marx-Jahr 1983 erfolgreich abgeschlossen haben. Die erreichten Planergebnisse sind eine gute Grundlage, die Verkehrsaufgaben im Planjahr 1984 zu erfüllen und mit neuen Initiativen im sozialistischen Wettbewerb zur würdigen Vorbereitung des 35. Jahrestages der DDR beizutragen.

Es gilt folgende Zielstellung 1984 realisieren:

- Erfüllung der geplanten Verkehrsleistung in hoher Qualität und mit geringstem Aufwand an Antriebsenergie und Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs durch weitere Verlagerung von Transporten der Straße auf die Schiene,
- Erfüllung und gezielte Überbietung der ökonomischen Kennziffern insbesondere durch effektive Ausnutzung der Grundfonds und des gesellschaftlichen Arbeitsvermögens,
- Senkung des Produktionsverbrauches und der Selbstkosten gegenüber dem Ist-Verbrauch 1983 und

- die Aufgaben des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes termingemäß und planwirksam zu realisieren.

Die Erfüllung dieser prinzipiellen Zielstellung für das Planjahr 1964 wird durch eine konsequente und straffe Leitungstätigkeit im Zusammenwirken mit den gesellschaftlichen Kräften des Betriebes gewährleistet.

Anlage 1

Abrechnung der Staatlichen Planauflagen 1983

	ME	Staatliche Auflage	Ist
Nettoproduktion	TM	73748	75255
Ind.WP zu IAP/KPP	"	6543	9169
Bauproduktion o. NAN zu AIP	"	7500	8877
Pers.beförderungsleistung	Mio P	309,5	307,7
" (ohne Fähren)	Mio Pkm	1602,1	1588,4
dav. mit Diesel KOM	"	287,0	286,3
Arbeitszeiteinsp.d.Maßn.d. wissenschaftl.u.techn. , F.	Th	265	268
Eigenherstellung v.Rat.Mitteln	TM	1240	1296
Fonds Wissenschaft u. Technik	TM	170	170
Investitionen mat.gesamt	TM	5950	5896
dar. Bauanteil	TM	1067	1067
Ausrüstungen	TM	4078	4033
mtT	TM	1243	1236
Reparaturkostenfonds f.d.mtT	TM	36816	35822
Arbeiter und Angestellte	Pers.	4035	4006
" "	VbE	3981	3936
Freizusetzende AK	VbE	36	36
Leitungs-u.Verwaltungspersonal	VbE	534	508
Lohnfonds	TM	46990	47624
Kosten f. Leitung u. Verwaltung	TM	9550	7969
Ergebnis Inland	TM	31483	32755
Nettogewinn	TM	9310	10490
Nettogewinnabführung und Amortisationsabführung	TM	11139	11738
Veränderung des Kreditvolumens	TM	./. 4901	./. 5099
Betriebsprämienfonds	TM	3463	3463
Kultur-und Sozialfonds	TM	2592	2592
Kostensatz (bezogen auf WP)	M/%	79,70	79,39
Verbrauch v.Mat. je 100 M WP	M	34,80	33,76
Abführung von mtT-Erlösen	TM	550	647
Haushaltmittel f. Investitionen	TM	1269	1178
der. für die mtT-Inv.	TM	1269	1178
Zuführung zum UM-Fonds	TM	918	918

Anlage 2

Wichtige Kennziffern

Kennziffer	ME	Ist 1982	Plan 1983	Ist 1983
Leistung				
Personenbeförderung	Mio P	312,0	310,1	307,7
Personenbeförderungsleistung	" Pkm	1608,0	1600,4	1588,4
Industrielle WP	TM	7709	10091	9169
Bauproduktion o. NAN	TM	7900	7500	8877
Sekundärrohstoffaufkommen				
Stahlschrott	t	2387	2790	3036
Gußbruch	t	48	46	29
Kupferschrott	t	32	36	37
Bleischrott	t	26	20	19
Aluminiumschrott	t	10	4,5	7
Altpapier	t	12	11	12
Altsilber	kg	18	12	12
Finanzielle Kennziffern				
Tarifstützungen	TM	106783	105839	105640
Amortisationsabführung	TM	10476	7678	7678
Nettogewinnabführung	TM	7220	3461	4060
Produktionsverbrauch				
an Arbeitsmitteln	TM	16992	16169	15989
an Material	TM	49364	53342	51447
an produktiver Leistung	TM	8500	8516	9649
Limite				
Kosten für Leitung und Verwaltung	TM	9808	9550	7969
Nutzung Privat-PKW, Mietfahrz.u.Taxi	TM	5,4	5,9	5,0
Werbung Inland	TM	7,4	20,0	7,8
Repräsentationen	TM	1,0	1,0	1,0
Betreuungsaufwand	TM	2,5	1,6	1,6
Speisen und Getränke	M/P	16,17	30,00	22,12
Papier f. Verwaltungszwecke	TM	38,4	39,7	39,7
Honorare	TM	61,0	59,6	50,1

Anlage 3

Plan Wissenschaft und Technik 1983 - Erfüllung der Kennziffern

A. Abgeschlossene Aufgaben / realisierte und genutzte Maßnahmen

Bereich	Aufgaben geplant	Aufgaben abgeschlossen	Maßnahmen geplant	Maßnahmen realisiert	Maßnahmen geplant	Maßnahmen genutzt
-1-	-	-	1	1	1	1
-2-	15	15	29	27	27	27
-3-	6	6	46	5o	37	4o
-4-	11	11	25	25	25	25
-5-	15	15	1	1	1	1
-6-	-	-	4	5	4	4
-7-	-	-	1	1	4	4
-8-	-	-	2	2	2	2
-9-	1	1	14	14	2o	2o
Gesamt	48	48	123	126	121	124

B. Nutzensanteile

Bereich	Arbeitszeiteinsparung (h) Plan	Arbeitszeiteinsparung (h) Ist	Ökon. Nutzen (TM) Plan	Ökon. Nutzen (TM) Ist	Eigenherstellung von Rationalisierungsmittel (TM) Plan	Eigenherstellung von Rationalisierungsmittel (TM) Ist	umgestaltete Arb.-Plätze Plan	umgestaltete Arb.-Plätze Ist	davon Abbau v. Arb.-ersch.
-1-	3 ooo	3 o45	15,o	15,7	-	-	2	2	
-2-	138 ooo	144 69o	1 7oo,o	1 687,9	1o6,5	1o6,5	82	25	17
-3-	24 ooo	24 43o	21o,4	231,4	1o49,1	1o49,9	56	56	14
-4-	56 ooo	55 5oo	43o,6	484,o	75,4	124,8	56	5o	
-5-	1o ooo	1o ooo	75,o	75,o	-	-	2	2	
-6-	8 ooo	8 73o	48,4	54,5	-	-	3	13	
-7-	1o ooo	5 5oo	38,o	25,o	-	-	2	4	
-8-	6 ooo	6 132	26,o	26,5	-	-	1	1o	
-9-	1o ooo	1o ooo	59,6	59,6	15,o	15,o	5	5	
Gesamt	265 ooo	268 o27	2 6o3,o	2 659,6	124o,o	1296,2	2o9	167	31

Anlage 4

Erfüllung der Verkehrsleistung

	Betriebsleistung (Mio Pkm)			Fahrleistung (Tsd Nkm)		
	Plan	Ist	%	Plan	Ist	%
Strab T4D TW I	1 694,82	1 736,71	102,5	12 839,6	13 156,8	102,5
Strab ET	195,98	179,17	91,4	1 905,5	1 774,2	93,1
Summe Triebwagen	1 890,80	1 915,88	101,3	14 745,1	14 931,0	101,3
Triebwagen T4D II	1 356,22	1 382,42	101,9	10 274,4	10 472,9	101,9
Beiwagen B4D	1 527,81	1 512,97	99,0	10 684,0	10 580,2	99,0
Beiwagen EB	437,79	387,79	88,6	3 811,0	3 273,9	85,9
Bergbahn	1,98	2,07	104,5	46,3	48,5	104,8
KOM	1 231,91	1 199,16	97,3	10 763,8	10 385,9	96,5
KOM für Strab	16,04	1,83	11,4	135,4	16,9	12,5
KOM für Bauvorhaben mtT	100,91	94,67	93,8	880,0	862,9	98,1
KOM angemietet						
- Linienersatzverkehr	-	4,26	-	-	38,6	-
- SEV für Bauvorhaben mtT	-	2,26	-	-	20,5	-
Summe Stadtlinienverkehr	6 563,46	6 503,31	99,1	51 340,0	50 631,3	98,6
Übr.öffentl.Linienverkehr (KOM)	10,16	11,32	111,4	87,6	94,3	107,6
Ausflugslinienverkehr (KOM)	2,52	2,10	83,3	24,4	21,3	87,3
Vertragsgeb.Linienverkehr (KOM)	3,99	4,22	105,8	95,0	101,0	106,3
Gelegenheitsverkehr Strab	1,83	2,16	118,0	71,5	80,5	112,6
Gelegenheitsverkehr KOM	5,25	4,85	92,4	125,0	111,6	89,3
Verkehrsleistungen insgesamt	6 587,21	6 527,96	99,1	51 743,5	51 040,0	98,6
dav. - Strab	5 216,43	5 203,29	99,7	39 632,5	39 387,0	99,4
- KOM	1 370,78	1 324,67	96,6	12 111,2	11 653,0	96,2

Investitionsplan 1983 (Betriebsinvestitionen)
Erfüllung 01.01. - 31.12.83

Anlage 5

Bezeichnung der Maßnahme	Plan fin.	Plan mat.	Plan Bau	davon Ausr.	davon sonst.	Ist fin.	Ist mat.	Ist Bau	davon Ausr.	davon sonst.
Heizölablösung Blasewitz	11	11	11	-	-	5	11	11	-	-
Bremsenwerkstatt Tolkewitz	17	17	17	-	-	17	17	17	-	-
Lüftung Blasewitz	80	80	80	-	-	80	80	80	-	-
Wankanlagen	782	782	-	762	20	779	779	-	759	20
Arbeits- u. Lebensbedingg.	21	21	-	21	-	20	20	-	20	-
Maschinen, Ausrüstg., Wi. Fa.	1011	1011	-	1011	-	972	972	-	972	-
Rat. Mittelbau	717	697	-	-	697	567	692	-	-	692
Investitionsvorbereitg.	33	31	-	-	31	27	27	-	-	27
FSG-Anbau Bühlau	96	96	96	-	-	64	64	64	-	-
Sozialbau Waltherstr.	250	165	155	10	-	250	165	155	10	-
6 Strab-Wagen TAD	1796	1796	-	1796	-	1796	1796	-	1796	-
Betriebsinvestitionen ges.	4814	4707	359	3600	748	4567	4623	327	3557	739
GUW Eisenberger-Str.	8	8	8	-	-	8	8	8	-	-
Kabellegung Koordinierung	185	185	145	40	-	97	185	145	40	-
Kabellegung Rud.-Renner-Str.	860	865	555	310	-	860	865	555	310	-
Kabellegung Coswig	15	15	-	8	7	15	15	-	8	7
GUW Rud.-Renner-Str.	50	50	-	50	-	50	50	-	50	-
Gleistrasse Freiberg	10	-	-	-	-	8	-	-	-	-
Reko GUW Bühlau	27	-	-	-	-	27	-	-	-	-
Haltelichtanlage Ind.Bahn	70	70	-	70	-	70	70	-	70	-
Investitionsvorbereitg.	44	50	-	-	50	44	44	-	-	44
mit F. Investitionen ges.	1269	1243	708	478	57	1179	1237	708	478	51
Investitionen insgesamt	6083	5950	1067	4078	805	5746	5860	1035	4035	790

Anlage 6

Materialbestände (in Tsd. M)

	Reg.	Plan	Ist	Mehrbestände	der durch Kredite gedeckt	Minder-Bestände
Brennstoffe	00	327	155			172
Treibstoffe	04	95	133	38		
Erz.Gr. 111		422	288			134
Schienen	29	1 543	1 895	352		
Schwarzmetall	01	305	264			41
NE-Metall	02	290	226			64
Guß-Reick	11	1 130	1 053			77
Sonst.Guß	13	260	255			5
Beigest. Material	-	116	21			95
Erz.Gr. 112		3 644	3 714	70		
Werkzeuge	06	163	158			5
Wälzlager	07	210	210			
Strab-Ersatzteile	08	795	791			4
KOM-Ersatzteile	09	3 568	3 749	181		
Kfz.-Ersatzteile	10	390	389			1
Metallwaren	15	1 280	1 280			
Elektromaterial	16	1 750	1.995	245		
Strab-Ersatzteile	17	5 431	5 667	236		
Schwimmbuchsen	17	348	904	556	637	
Austauschbaugruppen	25-28	1 522	1 504			18
Lebensendbestände	30	580	539			41
Hauptmechanik	31	20	16			4
wenig bewegte Tatrat.	35	573	528			45
Ikarus 55/66 - Teile	36	60	39			21
Erz.Gr. 113		16 690	17 769	1 079	637	
Chemie	03	754	790	36	12	
Reifen	12	190	187			3
Erz.Gr. 114		944	977	33	12	
Baumaterial	05	1 157	876			281
Holz	18	200	199			1
Glas	21	47	45			2
Erz.Gr. 115		1 404	1 120			284
Arbeitsschutzkleidg.	14	45	40			5
Industrietextilien	19	120	97			23
Dienstkleidung	20	304	285			19
Erz.Gr. 116		469	422			47
Kulturwaren	22	91	90			1
Handelware	24	41	10			31
Störreserve	23	291	287			4
Erz.Gr. 118		423	387			36
Summe		23 996	24 677	1 182	649	501

Bewegung der Arbeitskräfte vom 1. 1. - 31. 12. 83 Anlage 7

Dst.St.	Fluktuation Zug.	Fluktuation Abg.	natürl.u. gesellsch. notw. Abg.	gesamtbetr. AK-Bewegung Zug.	gesamtbetr. AK-Bewegung Abg.	innerbetr. AK-Bewegung Zug.	innerbetr. AK-Bewegung Abg.
Spaltenrechn.	1	2	3	4=1	5=2+3	6	7
Bereich 1							
üb.Pers.	5	-	1	5	1	1	1
Bereich 2							
Strab-Fhr.	108	31	9	108	40	58	96
NVA						(19)	(27)
KOM-Fhr.	26	19	5	26	24	7	23
NVA						(22)	(19)
üb.Prod.Pers.	35	33	17	35	50	12	21
NVA						(14)	(12)
üb.Pers.	4	3	8	4	11	10	8
Bereich 3							
Prod.Pers.	43	26	14	43	40	5	5
NVA						(25)	(34)
üb.Pers.	9	9	6	9	15	4	10
Bereich 4							
Prod.Pers.	26	6	9	26	15	2	2
NVA						(9)	(12)
üb.Pers.	8	4	4	8	8	1	6
Bereich 5							
üb.Pers.	4	3	2	4	5	4	2
Bereich 6							
üb.Pers,	17	11	9	17	20	7	3
Bereich 7							
Prod.Pers.	6	2	8	6	10	3	3
NVA							(1)
üb.Pers.	10	5	3	10	8	3	3
Bereich 8							
üb.Pers.	4	1	1	4	2	4	1
Bereich 9							
Prod.Pers.	-	-	1	-	1	1	1
NVA						(1)	
üb.Pers.	3	3	-	3	3	3	1
gesamt	308	156	97	308	253	125	186
dav.JungFA ab 16.7.83	137						
NVA						(90)	(105)

Anlage 8

Entwicklung des Lohnfonds und des Durchschnittslohnes

Gegenüberstellung des Lohnfonds 1982 zu 1983 der einzelnen Beschäftigtengruppen (TM)

	1982 Plan	1982 Ist	1983 Plan	1983 Ist	Plan zu Ist 1983	Plan 1983 zu Plan 1982	Ist 1983 zu Ist 1982
Produktionsarbeiter	33.492,3	33.419,1	34.855,1	35.533,0	+ 677,9	+ 1.362,8	+ 2.113,9
zusätzliche Belohnung	1.945,2	1.910,2	2.092,6	2.064,4	- 28,2	+ 147,4	+ 154,2
Ingenieur-techn. Personal	297,6	317,2	367,0	452,2	+ 85,2	+ 69,4	+ 135,0
zusätzliche Belohnung	18,2	28,0	19,9	28,4	+ 8,5	+ 1,7	+ 0,4
Beschäftigte Leitung u. Verw.	8.961,7	8.627,0	8.973,7	8.822,7	- 151,0	+ 12,0	+ 195,7
zusätzliche Belohnung	658,8	611,2	681,4	597,3	- 84,1	+ 22,6	- 13,9
Lehrlinge	621,9	608,8	593,7	569,9	- 23,8	- 28,2	- 38,9
freiw. bes. Tätigkeit	-	118,7	-	125,6	+ 125,6	-	+ 6,9
Gesamt:	45.995,7	45.640,2	47.583,4	48.193,5	+ 610,1	1.587,7	2.553,3

Gegenüberstellung des Durchschnittslohnes (in M)

Produktionsarbeiter	11.812,-	11.824,-	12.220,-	12.502,-	+ 282,-	+ 408,-	+ 678,-
Ingenieur-techn. Personal	11.526,-	11.599,-	12.441,-	13.095,-	+ 654,-	+ 915,-	+ 1.496,-
Besch. Leitung u. Verw.	10.067,-	10.138,-	10.415,-	10.566,-	+ 151,-	+ 348,-	+ 428,-

Die Staatliche Auflage Lohnfonds 1982 (ohne Lehrlinge) betrug 43.916 TM; sie wurde um 1.115,4 TM überschritten. Die Gegenüberstellung der Entwicklung 1982 zu 1983 erfolgte auf der Grundlage des Betriebsplanes 1982.

Anlage 9

Ergebnisrechnung (in Tsd M)

	Selbstkosten		Erlöse		Ergebnis		Ergebnis-abweichung
	Plan	Ist	Plan	Ist	Plan	Ist	
Verkehrsleistung							
Straßenbahn	74 012,0	73 410,8	96 054,0	95 780,0	+ 22 042,0	+ 22 369,2	+ 327,2
KOM	35 764,0	36 271,5	43 165,0	43 331,9	+ 7 401,0	+ 7 060,4	- 340,6
Elbfähren	704,0	716,6	941,0	941,7	+ 237,0	+ 225,1	- 11,9
Summe	110 480,0	110 398,9	140 160,0	140 053,6	+ 29 680,0	+ 29 654,7	- 25,3
Sonstige Verkehrsleistung							
Industriebahn	536,0	425,7	1 300,0	1 348,1	+ 764,0	+ 922,4	+ 158,4
Gütertransport	42,0	70,5	31,0	102,2	- 11,0	+ 31,7	+ 42,7
Summe	578,0	496,2	1 331,0	1 450,3	+ 753,0	+ 954,1	+ 201,1
Industrielle WP							
Investitionen	84,0	52,0	87,0	48,0	+ 3,0	- 4,0	- 7,0
Übr.ind.Leistungen	5 466,0	4 252,5	5 802,0	4 393,4	+ 336,0	+ 140,9	- 195,1
Herstellg.von Gleiskonstruktionen und Schienenbohren	3 401,0	3 542,9	3 524,0	3 753,5	+ 123,0	+ 210,6	+ 87,6
Rationalisierungsmittelbau	661,0	882,6	678,0	973,9	+ 17,0	+ 91,3	+ 74,3
Summe	9 612,0	8 730,0	10 091,0	9 168,8	+ 479,0	+ 438,8	- 40,2
Bauwirtschaftl. WP							
Investitionen	426,0	679,9	285,0	656,2	- 141,0	- 23,7	+ 117,3
Übr.bauwirtschaftl.Leistg.	367,0	452,0	305,0	451,8	- 62,0	- 0,2	+ 61,8
Summe	793,0	1 131,9	590,0	1 108,0	- 203,0	- 23,9	+ 179,1
Maschin.Abrechnungsleistg./ Projektierungsleistungen	153,0	110,2	101,0	74,3	- 52,0	- 35,9	+ 16,1
Sekundärrohstoffe	51,0	81,7	386,0	467,1	+ 335,0	+ 385,4	+ 50,4
Umbewertung der UP per 1.1.83	-	- 15,1	-	-	-	+ 15,1	+ 15,1
Summe Warenproduktion	121 667,0	120 933,8	152 659,0	152 322,1	+ 30 992,0	+ 31 388,3	+ 396,3
Leistungen außerhalb der WP							
Handelsleistungen							
Handelsware	7 121,0	8 749,1	7 131,0	8 787,5	+ 10,0	+ 38,4	+ 28,4
Binnenhandelstätigkeit	39,0	- 823,2	440,0	442,4	+ 401,0	+ 1 265,6	+ 864,6
Sonst.Dienstleistungen	170,0	172,2	250,0	235,2	+ 80,0	+ 63,0	- 17,0
Summe Lstg.außerh.d.WP	7 330,0	8 098,1	7 821,0	9 465,1	+ 491,0	+ 1 367,0	+ 876,0
Betriebsergebnis	128 997,0	129 031,9	160 480,0	161 787,2	+ 31 483,0	+ 32 755,3	+ 1 272,3
Eliminierungen					-	- 6,9	- 6,9
Produktionsfondsabgabe					- 22 173,0	- 22 258,3	- 85,3
Nettoergebnis					+ 9 310,0	+ 10 490,1	+ 1 180,1

Anlage 10

Kostenkennziffern (ohne angemietete KOM)

	Plan	Ist	%
Kosten je beförderte Person in M (Strab, KOM, Elbfahren)	0,366	0,370	101,1
Kosten je 1000 Pkm in M			
- Straßenbahn	56,36	56,86	100,9
- KOM	134,81	136,59	101,2
- Strab/KOM insgesamt	70,43	71,20	101,1
Kosten je Nutz-km in M			
- Straßenbahn	1,87	1,88	100,5
- KOM	3,20	3,37	105,3
- Strab/KOM insgesamt	2,18	2,22	101,8
Selbstkosten je 100 M Erlöse in M			
Elbfähren (ohne Tarifst.)	541,54	550,81	101,7
Industriebahn	41,23	31,58	76,6
Leistg. f. Fremde	95,51	97,10	101,7
Investitionen - IWP	96,23	108,33	112,6
Investitionen - Bauw. WP	149,49	103,61	69,3
Weichen und Anlagen	96,51	94,39	97,8
Rationalisierungsmittelbau	97,49	90,63	93,0
Verkehrserlöse in M (ohne Tarifstützung)			
je Nutzkilometer (Strab, KOM)	0,66	0,67	101,5
je 100 M Kosten (Strab, KOM)	30,35	30,32	100,0
je 1000 Pkm (Strab, KOM)	21,37	21,58	101,0
je beförd. Person (Strab, KOM, Elbfähren)	0,111	0,112	100,9
Kennziffern der Leistungsbewertung			
Nettoproduktion TM	74.427	75.255	101,1
Arbeitsproduktivität Basis Nettoproduktion je VbE M	18.695	19.120	102,3
Kosten je 100 M WP M	79,70	79,39	99,6
Materialkosten je 100 M WP M	34,80	33,78	97,1