

Parallel dazu wurde in der Abteilung Schienenfahrzeuge der technische Einsatzkoeffizient zur Hauptgrundlage im Wettbewerb. Standen am Anfang des Jahres im Durchschnitt nur 213 Triebwagen und 382 Beiwagen täglich zur Verfügung, so waren es am Ende des Jahres 286 Triebwagen und 403 Beiwagen.

Auf der ähnlichen Grundlage wurde der Wettbewerb zwischen der Abteilung KOM- und Obusverkehr und der Kfz.-Instandsetzung organisiert. Auch hier war der technische bzw. ökonomische Einsatzkoeffizient die Hauptgrundlage im Wettbewerb.

Ein weiterer Schwerpunkt war in beiden Verkehrsbereichen die unbedingte Senkung der einrückenden Wagen wegen kleineren Schäden. Diesem zuletzt genannten Wettbewerbsschwerpunkt wurde immer größere Beachtung geschenkt und wird im Jahre 1965 noch mehr Aufmerksamkeit gewidmet.

Allein in der Zeit vom 16. September bis 31. Dezember 1964 sind in der Abteilung Straßenbahnverkehr 1 986 Fahrzeuge wegen kleineren Schäden eingerückt. Je 1000 Triebwagen-km sind das 0,4 Fahrzeuge. Die Kollektive Naußnitz, Klotzsche und Trachenberge, Reick liegen über diesem Durchschnitt und werden deshalb alle Anstrengungen machen müssen, damit sie die relativ niedrigen Werte der anderen Bereiche erzielen.

Um die mechanischen Schäden an den Schienenfahrzeugen zu verringern, galt es im Gleisbau, die Langsamfahrstrecken bis auf ein Minimum zu beseitigen. Trotz des Schienenmangels haben unsere Gleiswerker, Schweißer und Steinsetzer in einem Zielwettbewerb bis 15. Dezember 1964 erreicht, daß nur ca. 6 km zu beseitigende Langsamfahrstrecke übrig blieben, die zum Teil nicht beeinflussbar sind wie z.B. Ammonstraße.

Die Kollegen der Abteilung Stromversorgung hatten ebenfalls alle Anstrengungen unternommen, um im gesamten Betrieb die ständige kontinuierliche Stromzuführung zu gewährleisten. Schwerpunkte in der Abteilung Stromversorgung waren der Neubau der Obus-Fahrleitung über die Brücke der Jugend und der Neubau der Strab-Fahrleitung der Neuen Freiburger Straße.

Zusätzlich kam hinzu, daß überall dort, wo die neue Straßenbeleuchtung gebaut wurde, z.B. Lennéstraße / Güntzstraße die Veränderung der Aufhängung der Fahrleitung durchgeführt werden mußte. In einem zielgerichteten Wettbewerb konnten diese Kollegen die Aufgabe vorbildlich lösen.

Ein großer Erfolg im sozialistischen Wettbewerb war ebenfalls der Beginn des Umbaus von Bahnwerken auf kontaktlose Fernsteuerung. Die Grundlagen dazu wurden von einer Sozialistischen Arbeitsgemeinschaft geschaffen.

In allen Bereichen unseres Betriebes steht nach wie vor der Kampf um die Steigerung der Produktivstunden mit an vorderster Stelle.

Jeder Werktätige bzw. jede Brigade weiß, wieviel geplante Arbeitszeitminderung zur Verfügung steht.

Dieser Kampf um die Steigerung der Produktivstunden bzw. Senkung der Ausfallzeiten wird im Jahre 1965 noch viel größere Bedeutung gewinnen, da auf Grund der Erhöhung des arbeitsbedingten Zusatzurlaubes noch viel mehr als vorher der Faktor Zeit Schwerpunkt im sozialistischen Wettbewerb sein muß.