









VB

# *Jahresbericht*

1965



VEB (K) VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

VEB (K)  
Verkehrsbetriebe  
der Stadt Dresden

D363

*Fahrkarte*  
1982



VERKEHRSBETRIEBE DER STADT DRESDEN

# I n h a l t s v e r z e i c h n i s

		<u>Seite</u>
0.	Einleitung	1
1.	Betriebsdaten	3
2.	Leitung und Struktur d. Betriebes	7
2.2.	Leitungstätigkeit	7
2.3.	Struktur	7
2.4.	Staatliche Beteiligung	7
2.5.	Erfahrungsaustausch	8
3.	Leistungen	10
3.1.	Nutzkilometer	10
3.2.	Beförderte Personen	11
3.3.	Erlöse aus Hauptleistungen	13
4.	Arbeitskräfte, Lohnfonds, Durchschnittslohn	14
4.1.	Arbeitskräfte	14
4.2.	Lohnfonds	20
4.3.	Durchschnittslohn	21
4.4.	Arbeitsproduktivität	21
4.5.	Anwendung neuer Lohnformen	22
5.	Selbstkosten	25
5.1.	Gesamtkosten des Verkehr	25
5.2.	Kosten je Nutzkilometer	26
5.3.	Kosten der Hilfs- und Nebenabteilungen	27
5.4.	Gemeinkosten	28
5.5.	Aufgliederung verschiedener Kostenarten	28
5.6.	Auswirkung der II. Etappe der Industriepreisreform	32
6.	Betriebsergebnis	33
6.1.	Ergebnisrechnung	33
6.2.	Abrechnung und Verwendung der Verluststützung	34
6.3.	Bestände und Kredite	34
7.	Tätigkeit der Hauptabteilungen	36
7.1.	Verkehrsdurchführung	36
7.2.	Höhepunkte im Verkehrsablauf	38
7.3.	Linienänderungen	39
7.4.	OS - Betrieb	39
7.5.	Verkehrsstörungen	40
7.6.	Tarifkontrollen	41
7.7.	Ausbildung	41
7.8.	Kapazitätsentwicklung	42

363





	<u>Seite</u>	
8.	Gesamtleistungen der Hilfs- und Nebenabteilungen	43
8.1.	Abteilung Schienenfahrzeuge	43
8.2.	Abteilung Kraftfahrzeuge	45
8.3.	Abteilung Gleisbau	46
8.4.	Abteilung Stromversorgung	50
8.5.	Gruppe Hochbau	51
8.6.	Industriebahn	53
8.7.	Abteilung Materialwirtschaft and Absatz	53a
9.	Wettbewerbe, Erfindungs- u. Vorschlagswesen	54
9.1.	Entwicklung des soz. Wettbewerbes im Jahr 1965	54
9.2.	Erfindungs- und Vorschlagswesen	56
9.3.	Staatliche Auszeichnungen	57
9.4.	Berufsausbildung und Qualifizierung	58
10.	Unfallgeschehen 1965	63
11.	Soziale und kulturelle Maßnahmen	69
12.	Zuführung und Verwendung der Fonds	75
12.1.	Prämienfonds	75
12.2.	Kultur- und Sozialfonds	76
12.3.	Fonds für Lehrausbildung	78
13.	Plan "Neue Technik"	79
13.1.	Erfüllung des Planes "Neue Technik" 1965	79
13.2.	Fonds des Siebenjahrplanes	86
13.3.	Konto "Junger Sozialisten"	86
14.	Abwicklung der Investitionen und Generalreparaturen	87
14.1.	Plan der staatlichen Investitionen	87
14.1.1.	Investmittelbereitstellung u. Finanzierung	87
14.1.2.	Abrechnung der Investitionen	88
14.1.3.	Durchführung der Investitionen	88
14.1.4.	Durchgeführte Invest-Vorhaben	89
14.1.5.	Staatsplanvorhaben	90



## O. Einleitung

=====

Für unsere Deutsche Demokratische Republik brachte das Jahr 1965 eine weitere Stärkung und Festigung der nationalen und internationalen Position.

1965 war ein erfolgreiches Jahr im Kampf für den Frieden, sehr erfolgreich in der Stärkung unserer Volkswirtschaft und bei der Anwendung des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft.

Das Jahr 1965 hatte außer dem 20. Jahrestag der Republik weitere hervorragende politische Ereignisse, wie die Volkswahlen der örtlichen Staatsorgane im Oktober und die 10. und 11. Plenartagung der SED.

Auf diesem 11. Plenum wurde festgestellt, daß unsere Volkswirtschaft durch die richtige Anwendung des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft auf allen Gebieten des gesellschaftlichen Lebens in unserer DDR soweit entwickelt wurde, daß die 2. Etappe des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung herangereift ist.

In den Verkehrsbetrieben Dresden haben 1965 die ein Jahr zuvor eingeführten Strukturveränderungen und die anderen Maßnahmen auf Grund des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung der Volkswirtschaft zu einer erfolgreicheren Leitung des Betriebsgeschehens geführt.

Die Beschäftigten unseres Betriebes haben große Leistungen für die Verbesserung des gesamten Verkehrsablaufes unternommen. Im Bereich Verkehr wurden vom Fahrpersonal große Überstundenleistungen gebracht. Zur Verbesserung des Verkehrs wurde in kurzer Zeit mit Hilfe von freiwilligen Kräften die Gleisschleife Diebweg gebaut, und mit großen Anstrengungen wurden insgesamt an 23,6 km Gleis Gleisbaumaßnahmen durchgeführt.

Sehr gut bewährt haben sich 1965 die Komplexwettbewerbe zwischen den technischen und den Fahrzeug-Abteilungen.

Trotz aller Schwierigkeiten durch fehlende Arbeitskräfte konnten der Wageneinsatz und die Wagenbereitstellung verbessert, der technische Koeffizient erhöht und neue Reparaturmethoden durchgesetzt werden.

Einen großen Anteil bei der erfolgreichen Führung des sozialistischen Wettbewerbes haben die Kollektive der sozialistischen Arbeit. Viele Probleme wurden in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit gelöst.

Weitere Verbesserung der Tätigkeit der Kollektive der sozialistischen Arbeit größere Beteiligung am Neuererwesen und vor allen Dingen wirkungsvollere sozialistische Wettbewerbe sind wichtige Faktoren für die weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität und damit für die Senkung der Selbstkosten. Wirtschaftliche Investitionen und Rationalisierungsmaßnahmen, verbunden mit der Einführung neuer Technik, werden Schwerpunkte sein.

Einen konkreten Ausblick in die Zukunft unseres Betriebes ermöglichten allein die Testfahrten der T 3 - Straßenbahnwagen aus Prag im I. und II. Quartal 1965 auf unseren Linien. 1968 wird Dresden die ersten Wagen dieser Type T 4 D erhalten. Der Einsatz setzt natürlich voraus, daß wir die entsprechenden Einrichtungen in technischer und organisatorischer Hinsicht schaffen.

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63  
64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100

Um zu einem erfolgreichen Abschluß des Jahres 1966 zu kommen, wurde auf folgende betriebliche Hauptschwerpunkte orientiert:

1. Leitung des Betriebes

Verstärkte Anwendung von neuen wissenschaftlichen Methoden bei der Planung und Leitung des Betriebes, insbesondere Verbesserung der Investitionstätigkeit und der Perspektivplanung.

Aktivierung der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit, des Neuererwesens und der sozialistischen Wettbewerbe.

Konsequente Anwendung der Prinzipien des neuen ökonomischen Systems der Planung und Leitung.

2. Bereich Verkehr

Wissenschaftliche Untersuchung der Verkehrsströme und Optimierung des Verkehrs, insbesondere des Berufsverkehrs.

Bedarfsgerechter Wageneinsatz, unfallfreies und materialsparendes Fahren.

3. Bereich Technik

Erfüllung des Planes Neue Technik, Sicherung der technischen Einsatzkoeffizienten in den Fahrzeugabteilungen, Erfüllung der technischen Programme, verstärkte Kooperationsarbeit.



1. Betriebsdaten

=====

	508 000	Stadt Dresden
Einwohner von Dresden	620 000	Einzugsgebiet
Fläche des Einzugsgebiet	350	qkm

Gleisnetz

Gleislänge	323 709	m
Streckenlänge	164 556	m
Kreuzungen	55	
Abzweigungen	601	
Weichen	888	

Fahrleitung

1.1.1965

31.12.1965

Strab gesamt	375,080	km	375.700	km
Einfachaufhängung	359.550	km	357.700	km
nachgespannte Fahrleitung	15.000	km	18.000	km
nachgespannte Hängeleitung	0,500	km	-,-	
Obus gesamt	73,830	km	73,830	km
Einfachaufhängung	59,830	km	59,830	km
nachgespannte Fahrleitung	14.000	km	14.000	km

Weichen

Strab gesamt	107	Stück	109	Stück
Rechtsstromweichen	100	"	102	"
Einwegweichen	6	"	6	"
Fernstellweichen	1	"	1	"
Obus gesamt	23	"	23	"
Einfahrtsweichen	10	"	10	"
- dav. Rechtsstromweichen -	3	"	3	"
Ausfahrtsweichen	13	"	13	"

Signalanlagen

	58	Stück	58	Stück
System I	57	"	57	"
System II b	1	"	1	"
Vorsignalrelais	3	"	3	"

Kabelnetz

	219,814	km	227,254	km
--	---------	----	---------	----

Haltestellen

H-Säulen	32	Stück	35	Stück
H-Schilder (beleuchtet)	233	"	286	"
Wartehallen (beleuchtet)	151	"	158	"
Weichen (elektr. beheizt)	47	"	57	"





Mittlerer Haltestellenabstand

	<u>Strab</u>	<u>KOM</u>	<u>Obus</u>
Haltestellen-Abstand	521,0 m	827,7 m	425,0 m
Reisegeschwindigkeit	17,1	22,32	19,552 km/h

Linienführung

Straßenbahn

	<u>Länge</u>
2 Schlachthof - Loschwitz	11,8
3 Hainsberg - Tolkewitz	22,3
4 Trachenberger Platz - Südvorstadt	9,6
5 Übigau - Reick	14,6
6 Südvorstadt - Diebsteig	8,9
7 Wölfnitz - Weixdorf	16,4
8 Leutewitz - Hellerau	15,6
9 Wilder Mann - Kleinzschachwitz	18,6
10 Übigau - Tolkewitz	14,2
11 Coschütz - Bühlau	17,0
12 Hainsberg - Niedersedlitz	23,4
13 Radebeul Ost - Leubnitz	13,7
14 Radebeul West - Kleinzschachwitz	22,7
15 Weinböhlen - Plauen	23,9
16 Wilder Mann - Niedersedlitz	17,5
17 Wölfnitz - Niedersedlitz	16,2
18 Leutewitz - Pillnitz	17,9
19 Cossebaude - Laubegast	17,4
20 Cotta - Johannstadt	9,1
31 Kreischa - Niedersedlitz	9,1
50 Cotta - Laubegast	12,9
51 Gohlis - Niedersedlitz-Kleinzschachwitz	17,9
52 Radebeul-West - Diebsteig	14,1
55 Radebeul - Plauen	15,9
57 Wölfnitz - Bhf. Klotzsche	11,2
59 Radebeul Ost - Freital	16,2



<u>O b u s</u>		<u>Länge</u>
61	Willi Ermer Platz - Falkensteinplatz	7,9
62	T U - Weißig	14,4
<u>Kraftomnibus</u>		
70	Wölfnitz - Pennrich	4,7
71	Kaditz - Flugzeugwerft Halle 22	15,3
72	Luga - Mockritz	14,8
73	Leuben - Heidenau	5,0
74	Omsewitz - Riegelplatz	6,2
75	Leubnitz - Goppeln	3,3
76	Lockwitz - Mockritz	13,3
77	Grenzstr. - Karl Marx-Str. - Grenzstr.	6,1
78	Pl.d.Einheit - K.Marx-Str.-Werkeingang	7,5
79	Pl.d.Einheit - Flugzeugwerft	9,2
80	Wilder Mann - Klotzsche-K.Kollwitz-Pl.	12,7
81	Pestalozzi Platz - Wilschdorf	5,6
82	Schillingplatz - Altdölzschen	3,8
83	Pillnitz - Graupa	5,9
84	Oberloschwitz - Rochwitz	2,2
85	Blasewitz - Reick - Lockwitz	10,3
86	Hammerweg - Heideparkstr.	4,7
87	Lockwitz - Borthen	2,2
88	Niedersedlitz - Schweizstr.-Luga	2,8
89	Altcoschütz - Freital - Burgk	2,4
90	Schillingplatz - Pesterwitz	4,7
91	Kaditz - Trachenberger Pl. - Flugzeugwerft Halle 22	15,2
92	Hauptbahnhof - Feldschlößchen-Str.	1,9
<u>Standseilbahn:</u>	Loschwitz - Weißer Hirsch	0,547
<u>Schwebeseilbahn:</u>	Loschwitz - Loschwitzhöhe	0,269



Einlageblatt zum Jahresbericht 1965

Berichtigung: Wagenpark Seite - 6 -

Wagenpark für Personenbeförderung

<u>Straßenbahn</u>	812	<u>Obus</u>	62
davon Triebwg.	366	davon Triebwg.	31
Beiwg.	446	Anhänger	31
<u>KOM</u>	126	<u>Bergbahnen</u>	4

Sonstiger Wagenpark

Strab. Güter Triebwagen	16	Strab. Geräte-Triebwg.	
"      "      Beiwagen	42	"      "      -Beiwg.	
LKW	38	Spezialfahrzeuge	
-Anhänger	25	Spezialanhänger	1
Zugmaschinen	7	PKW	
Elektrokarren	17	Kräder (Roller)	



KOM - Sonderlinien

	<u>Länge</u>
Heidemühle - Pl.d.Einheit - Heidemühle	8,2
Ullersdorf - Siegfr.Rädelp. - Ullersdorf	5,0
Flughafen - Hauptbahnhof - Flughafen	13,6
Stadtrundfahrt Postpl. - Aufbaugebiet - Postpl.	25,0
Operettentheater Leuben - Postpl. - Bhf.Neustadt	11,6

Wagenpark  
=====

<u>Straßenbahn</u>	812	<u>Obus</u>	62
davon Triebwg.	366	dav. Triebwg.	31
Beiwg.	446	Anhänger	31
<u>KOM</u>	126	<u>Bergbahnen</u>	4
LKW	38	PKW	23
Spezialfahrzeuge	50	Kräder (Roller)	27
Zugmasch.	7		

Kar-Leistungen

<u>Durchschnitt</u>	<u>Straba</u>	<u>Obus</u>	<u>KOM</u>	<u>Gesamt</u>
täglich	131.000	12.000	22.000	165.000
monatlich	3.991.000	358.000	666.000	5.015.000
jährlich	47.895.000	4.291.000	7.988.000	60.174.000

Beförderte Personen

<u>Durchschnitt</u>				
täglich	819.000	73.000	142.000	1.034.000
monatlich	24.908.000	2.236.000	4.312.000	31.456.000
jährlich	298.895.000	26.835.000	51.747.000	377.477.000





## 2. Leitung und Struktur des Betriebes

=====

### 2.2. Leitungstätigkeit

Im Berichtszeitraum wurden nachstehende Kolleginnen und Kollegen in leitende und mittlere Funktionen eingesetzt bzw. mit kommissarischer Leitung beauftragte Kollegen in die alte Funktion zurückversetzt:

<u>Strukt.-Nr.</u>	<u>N a m e :</u>	<u>ab:</u>	<u>als:</u>
101	Engelmann, Frank	2. 8.65	Assistent d. Betriebsdirektors
102	Helm, Klaus	1. 4.65	Leiter d. Perspektivplanung
14	Künert, Alois	1.11.65	Ltr. d. Abt. Sicherheitsinspekt.
202	Oleschinsky, Dieter	1.12.65	Verkehrsgruppenleiter (bis zu diesem Zeitpunkt komm Ltr. Abt. Straßenb. u. Bergbahnen
21	Herrig, Peter	1.11.65	Ltr. Abt. Straßenbahn u. Bergb. (bis zu diesem Zeitpunkt abge ordnet zum Rat d. Stadt Dresden
223	Pleuel, Manfr.	1.12.65	Verkehrsgruppen-Ltr. (bis zu diesem Zeitpunkt komm Verkehrsgr. Ltr. 202)
301	Hentschel, Hans-Joach.	15. 2.65	Assistent d. Techn. Direktors
303	Schenk, Rüdiger	30. 1.65	Schweißingenieur
320	Kreschnak, Werner	1. 8.65	Leiter der ökonom. Gruppe
33	Klotzsche, Peter	1.11.65	Leiter d. Abt. Gleisbau
330	Otto, Helga	1. 9.65	Leiter d. ökonom. Gruppe
333	Jordan, Klaus	1.11.65	Leiter d. Gr. Gleisbau
35	Zimmermann, Arno	1. 4.65	Komm. Leiter d. Abt. Material- wirtschaft und Absatz
4	Zillich, Sonja	9. 3.65	Assist. d. Ökon. Direktors
501	Fischer, Erich	1.12.65	Ltr. d. Gr. Innenrevision
511	Probst, Ingeborg	1. 8.65	Ltr. d. Gr. Finanzbuchhaltung
515	Ulbricht, Martina	1. 2.65	Ltr. d. Gr. Grundmittelbuchhalt

### 2.3. Struktur.

Der ab 1. 10. 1964 gültige Strukturplan wurde bis auf geringfügige Veränderungen beibehalten.

### 2.4. Staatl. Beteiligung

Unser Betrieb ist staatlicher Gesellschafter (Kommanditist) bei der Firma Hecker & Sohn mit einer Kommanditeinlage von MDN 10.000,- und bei der Firma Kockisch KG mit einer Kommanditeinlage von MDN 57.000,-.

In der Zusammenarbeit mit beiden Betrieben gibt es für das Jahr 1965 folgendes festzuhalten:



### 1. Firma Hecker & Sohn

Diese Firma ist ein Tiefbauunternehmen und arbeitet aussch. im Gleisbau unseres Betriebes. Dadurch ist eine enge Zusammenarbeit mit unserer Abteilung Gleisbau notwendig und auch gewährleistet. Ihren besonderen Ausdruck findet diese Zusammenarbeit in dem hervorragenden Einsatz der Kollegen dieses Betriebes beim Bau unserer Gleisschleife Diebsteig, was durch staatliche Auszeichnungen anerkannt wurde.

Mit dem Betrieb verbindet uns ein Freundschaftsvertrag, dessen Erfüllung dazu beiträgt, immer mehr sozialistische Leitungsprinzipien in diesen Betrieb hineinzutragen und das sozialistische Bewußtsein der Beschäftigten weiter zu entwickeln.

Am 23.11.1965 wurde die Gesellschafterversammlung über das Geschäftsjahr 1964 durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, daß der Betrieb seinen Plan 1964 zu unveränderlichen Planpreisen mit 112,3 % erfüllt hat.

Das Betriebsergebnis schloß mit einem Gesamtgewinn von MDN 38.777,66 ab.

### 2. Firma Kockisch KG.

Die Firma ist ein Hochbauunternehmen, das für mehrere Betriebe im Stadtbezirk Nord arbeitet.

Auf unseren Betrieb entfallen ca. 40 % der Leistungen. Die Verbindung zu der Fa. Kockisch wird durch unsere Gruppe Hochbau aufrechterhalten.

Die Gesellschafterversammlung für das Jahr 1964 wurde am 29.12.1965 durchgeführt.

Auch mit diesem Betrieb besteht ein Freundschaftsvertrag, ähnlich dem der Fa. Hecker & Sohn.

Das Betriebsergebnis schloß mit einem Gesamtgewinn von MDN 19.208,50 ab.

## 2.5. Erfahrungsaustausch

### 2.5.1. mit Betrieben der DDR

Im Jahre 1965 wurden Erfahrungsaustausche geführt mit:

Verkehrsbetriebe	Berlin
"	Potsdam
"	Leipzig
"	Karl-Marx-Stadt
"	Magdeburg
"	Erfurt
Z J S	Halle
Z J S	Außenstelle Finsterwalde
Automobilwerk	Eisenach
L E W	Hennigsdorf
Sachsenwerk	Niedersedlitz
VEB Roburwerke	Zittau
Teerverwertung	Gotha
VEB Blechverarbeitung	Ortruff/Thüringen



Folgende Themen waren Gegenstand der Erfahrungsaustausche:

Sicherheitstechnik, Unfalluntersuchungen, Entwicklung der Unfälle, Probleme und Aktivierung des Neuererwesens im Bereich Verkehr. Entwicklung des sozialistischen Wettbewerbes und Bildung sozialistischer Brigaden im Bereich Verkehr.

OS-Verkehr, Dienstplan, Planerfüllung, Tarifwesen.

Kennenlernen der Fertigung elektrischer Erzeugnisse, Prüffeld, Herstellung der verschiedenen Motortypen und ihr spezieller Einsatz, Prüfmethode.

Reparaturtechnologien, Mängel und Schadanfall am 4 T 63/64,

allgem. Werkstattbelange, Arbeitsschutz und Unfallschutz,

Wagenreparatur, Wagenpflege in den Betriebswerkstätten.

Arbeitsannahme, Arbeitsvorbereitung, Gütekontrolle, Kleinmechanisierung, Rollprüfstand für KOM und Obus, Pflege und Wartung der Fahrzeuge, Arbeit mit Arbeitsnormativen,

Schienenverguß, Schienenvergußmasse als Emulsion,

Technologische Vorbereitung der Baustellen, Arbeitsablauf, Baustellenorganisation.

Aussprache zur Aufnahme der Produktion von Formstählen für das Einschweißen in ausgefahrene Straßenbahnrollenschienen.

Einsatz und Erfahrungen unseres Gleishebegerätes, Organisation der Bauabteilung,

Erarbeitung von Objektunterlagen für fremde und eigene Brigaden, Wettbewerb, ökonomisch zweckmäßige Lohnformen und Haushaltsbuch.

#### 2.5.2. mit Betrieben sozialistischer Länder

In den Monaten Februar bis April wurden 3 Straßenbahn-Triebwagen T 3 der Prager Verkehrsbetriebe in Dresden auf ihre Eignung und Verwendungsfähigkeit getestet. Das Ergebnis dieser Versuche ist Inhalt des Perspektivplanes des Betriebes geworden.

Ab 1967 werden diese Straßenbahn-Triebwagen als T 4 D unseren Triebwagenpark verjüngen.

Auf Grund dieser Testversuche wurde der Erfahrungsaustausch mit den Prager Verkehrsbetrieben verstärkt aufgenommen. Neben den Aussprachen auf Betriebsleitungsebene waren in der Zeit 31.8. - 4.9.65 Kollegen der Abt. Stromversorgung in Prag, um Meßversuche am elektrischen Netz durchzuführen und damit Voraussetzungen für den Einsatz der Fahrzeuge in Dresden zu schaffen.

Zu der Messe in Brno, die im September des Jahres stattfand, waren 3 Kollegen des Betriebes delegiert.

Die Ergebnisse der Erfahrungsaustausche wurden innerhalb der Bereiche ausgewertet.



3. Leistungen

3.1. Nutzkilometer in T

Stadtlinienverkehr		Plan	Ist	%	Ist 1964
Strab	Triebwagen	18.568,1	18.271,2	98,40	19.255,2
	Beiwagen	30.019,1	29.539,0	98,40	30.527,2
gesamt		48.587,2	47.810,2	98,40	49.782,4
Obus	Triebwagen	2.141,7	2.178,8	101,73	1.979,3
	Anhänger	2.034,2	2.112,6	103,85	1.963,9
gesamt		4.175,9	4.291,4	102,77	3.943,2
KOM	Triebwagen	7.676,2	7.475,6	97,39	7.360,7
	Anhänger	-	10,5	-	16,7
	gemietet	209,8	215,6	102,76	185,5
gesamt		7.886,0	7.701,7	97,66	7.562,9
Flughafenverkehr		35,0	44,1	98,62	40,7
Stadtlinienverkehr g e s a m t		60.684,1	59.847,4	98,62	61.329,2

Ausflugslinienverkehr		Plan	Ist	%	Ist 1964
Strab	Triebwagen	39,0	42,1	107,95	39,8
	Beiwagen	36,0	42,8	118,89	41,8
gesamt		75,0	84,9	113,20	81,6
KOM	Triebwagen	330,1	444,5	134,66	443,1
	Anhänger	21,2	13,5	63,68	39,7
gesamt		351,3	458,0	130,37	482,8
Ausflugslinienverkehr gesamt		426,3	542,9	127,35	564,4
Nutzkilometer gesamt		61.110,4	60.390,3	98,82	61.893,6





Von den im Jahre 1965 gefahrenen 60.390,3 Nkm wurden 39.323,8 Nkm im OS-Betrieb gefahren, das sind 65,12 %

	Gesamt-Triebwg.	davon Strab	Beiwagen	davon Strab	gesamt
Januar	1.298.296	661.352	1.189.126	1.142.292	2.487.422
Februar	1.189.868	597.514	1.056.506	1.014.616	2.246.374
März	1.313.613	639.960	1.103.778	1.059.986	2.417.391
April	1.397.522	733.951	1.327.924	1.282.364	2.725.446
Mai	1.656.577	840.404	1.635.032	1.453.622	3.291.609
Juni	1.614.932	810.191	1.563.962	1.388.260	3.178.894
Juli	1.715.843	885.337	1.682.479	1.497.241	3.398.322
August	1.713.476	891.962	1.706.988	1.525.844	3.420.464
September	1.707.727	893.948	1.739.848	1.571.388	3.447.575
Oktober	1.997.554	1.169.685	2.248.180	2.062.128	4.245.734
November	1.964.917	1.176.110	2.174.417	1.991.069	4.139.334
Dezember	2.049.021	1.204.715	2.276.212	2.102.386	4.325.233
	19.619.346	10.505.129	19.704.452	18.091.196	39.323.798

Beförderte Personen in T

	Plan	Ist	%	Ist 1964
Stadtlinienverkehr	377.009,2	379.129,6	100,56	383.271,7
Ausflugslinienverkehr	444,0	431,6	97,21	445,4
beförderte Personen gesamt	377.453,2	379.561,2	100,56	383.717,1



	<u>Beförderte Personen</u>	<u>davon zahlende Fahrgäste</u>	<u>davon Freifahrer</u>
Januar	32.111.361	30.602.714	1.508.647
Februar	31.829.655	30.325.405	1.504.250
März	33.029.515	31.513.651	1.515.864
April	31.957.743	30.471.421	1.486.322
Mai	31.150.800	29.676.591	1.474.209
Juni	31.103.754	29.632.712	1.471.042
Juli	30.038.841	28.580.573	1.458.268
August	29.030.618	27.582.861	1.447.757
September	30.234.016	28.755.910	1.478.106
Oktober	31.269.088	29.784.604	1.484.484
November	32.338.826	30.853.620	1.485.206
Dezember	33.382.963	31.888.090	1.494.873
<hr/>			
beförderte Personen ohne Elbfähren	377.477.180	359.668.152	17.809.028

3.2.1. Beförderungsfälle je Betriebstag = 1.039.894 Personen

Beförderungsfälle je Wagen-  
kilometer = 6,29 Personen



### 3.3. Erlöse aus Hauptleistungen in TMDN

#### Einnahmen in TMDN

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>	<u>Ist 1964</u>
Stadtlinienverkehr				
Monatskarten	17.028,0	16.946,6	99,52	17.087,0
Sammelkarten	11.498,3	11.811,6	102,72	11.112,2
Einzelfahrscheine	9.099,5	8.865,5	97,43	10.476,2
davon Zahlboxen	-	(5.011,2)	-	(2.802,4)
sonstige Einnahmen	70,0	89,4	127,71	91,0
gesamt	37.695,8	37.712,5	100,04	38.766,4
Flughafenverkehr	30,0	44,9	149,67	40,7
Elbfähren	187,0	190,7	101,98	-
Stadtlinienverk. ges.	37.912,8	37.948,1	100,09	38.807,1
Ausflugslinienverkehr	167,0	179,1	107,25	177,9
Mietwagenverkehr Strab	32,0	33,0	103,13	32,3
Mietwagenverkehr KOM	531,0	550,1	103,60	587,9
Erlöse gesamt	38.642,8	38.710,3	100,17	39.605,2

#### 3.3.1. Einnahmen in MDN

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>	<u>Ist 1964</u>
je Betriebstag	105.871	106.056		108.507
<u>je Wagenkilometer</u>				
Stadtlinienverkehr	0.6248	0.6341		0.6328
Ausflugslinienverk. Strab	0.6667	0.5995		0.6201
Ausflugslinienverk. KOM	1.936	1.5531		1.5056
<u>je beförderte Person</u>				
Stadtlinienverkehr	0.1006	0.1001		0.1011
Ausflugslinienverkehr	1.6441	1.7660		1.7919



4. Arbeitskräfte - Lohnfonds - Durchschnittslohn

4.1. Arbeitskräfte

4.1.1. AK in VBE (Ø des Jahres)

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Prod. Grundarbeiter	2.003,5	1.865,3	93,10
Prod. Hilfsarbeiter	1.535,5	1.471,1	95,81
A-Pers. Ges.	3.539,0	3.336,4	94,28
B-Pers. Ges.	1.153,0	1.138,0	98,70
A- und B-Pers. Ges.	4.692,0	4.474,4	95,36
Lehrlinge	158,0	140,8	89,11
Arb. Kräfte Ges.:	4.850,0	4.615,2	95,16

Diese Arbeitskräfte verteilen sich auf die einzelnen Bereiche und Abteilungen wie folgt:

<u>A-Personal</u>	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Abt. 21	1.590,4	1.495,8
" 22	500,6	457,7
" 31	597,0	568,6
" 32	311,5	299,0
" 33	291,0	277,4
" 34	150,0	140,1
Gr. Hochbau	14,0	14,0
Ug. Ind. B. / Rollbock	22,0	19,5
Ug. Schneiderwerkstatt	13,0	12,2
Sg. Transport	19,0	21,1
Hauptlag. To.	14,0	13,8
Kesselhäuser	16,5	17,2
Gesamt	3.559,0	3.336,4

<u>B-Personal</u>	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Bereich 1	23,0	23,3
" 2	124,4	120,9
" 3	41,0	40,8
" 4 (einschl. Betr. Abt.)	295,9	284,6
" 5	58,5	58,2
Abt. 21	189,9	197,5
" 22	64,4	65,5
" 31	102,1	95,1
" 32	68,2	68,8
" 33	69,4	69,7
" 34	39,7	40,1
Gr. Hochbau	10,6	10,3
" Berufsausbildung	34,6	34,5
Ugr. Ind. B. / Rollbock	2,0	2,0
" Schneiderwerkstatt	1,0	1,0
" Tankstellen	7,0	6,6
Sg. Transport	3,0	3,0
Hauptlager To.	9,8	8,4
Kostenst. Telefonisten	5,0	4,7
" gesellschaftl. Aufw.	3,5	3,0
Gesamt	1.153,0	1.138,0





AK in VBE (Ende des Berichtszeitraumes)

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Produktionsgrundarbeiter	2.014,1	1.763,9	87,58
Produktionshilfsarbeiter	1.559,0	1.442,9	92,55
A-Pers. gesamt	3.573,1	3.206,8	89,75
B-Pers. gesamt	1.154,1	1.157,8	100,32
A- und B-Personal gesamt	4.727,2	4.364,6	92,33

4.1.2.

Arbeitskräfte in Kopffzahlen

Die Ø AJ-Zahl betrug 4.762 (ohne Lehrlinge), darunter fallen 3.545 Produktionsarbeiter.

Im IV. Quartal betrug die Ø Zahl 4.683 AK, die Ø Zahl der Produktionsarbeiter 3.462.

4.1.3. Entwicklung der Arbeitskräfte

4.1.3.1. Strab-Fahrer

	Kopffzahl	VBE
Stand 1. 1. 1965	799	752
Stand 31.12. 1965	808	754
am 31. 12. 1965 fehlen am Fahrplansoll	5	1
Fluktuation:		
<u>Zugänge vom 1.1. - 31.12.1965</u>	172	
davon innerbetrieblich		
v.Schaffner u.sonst.Pers.	89	
Neueinstellungen	83	
<u>Abgänge vom 1.1. - 31.12.1965</u>	163	
davon i.Betrieb verblieben,		
anderer Beruf u.Qualifiz.	81	
ausgeschieden	82	
davon in Ruhe	26	
verstorben	2	
Invalidenrente	3	
Wegzug	4	
gesundheitl.Gründe	18	
familiäre Gründe	6	
finanz.Gründe	4	
NVA/VP	3	
gesellsch.Einsatz	1	
sonstige	15	

4.1.3.2. KOM- u. Obus-Fahrer:

Stand 1. 1. 1965	332	328
Stand 31.12. 1965	357	351
am 31.12.1965 fehlen zum Fahrplansoll	14	16



Fluktuation:	<u>Kopfzahl</u>
<u>Zugänge vom 1.1. - 31.12.1965</u>	89
davon innerbetrieblich	
von Schaffner u. sonst. Personal	19
Neueinstellungen	70
<u>Abgänge vom 1.1. - 31.12.1965</u>	64
davon Weiterbildung	5
gesundheitl. Gründe	22
verstorben	5
Einsatz beendet	5
persönl. Gründe	11
disziplin. Gründe	2
Zurückziehung Fahrdienst	7
Nichteignung Fahrdienst	2
NVA	4
in Ruhe	1

#### 4.1.3.3. Technik

Zugang	169	davon 135 Neueinstellg.	27	NVA
Abgang	284	davon 198 tatsächl. Abg.	44	NVA

#### 4.1.3.4. Sonstige

Zugang	224
Abgang	358

Der hohe Abgang an Fahrern liegt z.T. an den strengeren ärztlichen Bedingungen sowie an persönlichen Gründen, da infolge des unregelmäßigen Dienstes bei vielen Kollegen familiäre Schwierigkeiten auftraten.

Im Sommer des Jahres war ein sehr hoher Bedarf an Strab- und Busfahrern zu verzeichnen und es wurden Wege gesucht, diesen zu überwinden. In der sozialistischen Presse wurden mehrfach Werbungen durch Artikel und Anzeigen durchgeführt. Als Erfolg konnten nur wenig Meldungen an Busfahrern verzeichnet werden. Es wurden weiter über 700 persönliche Gespräche mit der nicht berufstätigen Bevölkerung, insbesondere Frauen, geführt. Auch hier kann nicht von Erfolgen gesprochen werden, da nur ca. 12 Einstellungen erfolgten und bei den meisten Frauen die Frage der Unterbringung von 3 bis 4 Kindern stand. Von den Eingestellten, die überwiegend als Fahrer ausgebildet wurden, sind die meisten wieder ausgeschieden oder zurückgezogen, da sie den Anforderungen nicht gewachsen waren.

Eine weitere Werbung erfolgte durch Handschreiben und Postwurfsendungen in den Neubau-Einzugsgebieten.

Auch die durchgeführte Kino-Werbung brachte nicht den gewünschten Erfolg.

Von unseren Wirtschaftsfunktionären wurden mit ehemaligen Fahrern persönliche Gespräche geführt und einige haben die Arbeit bei uns wieder aufgenommen.

Der Bedarf konnte z.T. auch aus eigenen Kräften gedeckt werden, es wurden z.B. 89 Beschäftigte unseres Betriebes als Strab- und 19 als KOM-Fahrer ausgebildet und eingesetzt.

Ein Teil der Abgänge aus dem Schaffnerpersonal ist durch die Einführung des OS zu verzeichnen, obwohl der größte Teil dieses Personenkreises weiterhin im Betrieb eingesetzt werden konnte.



Eine weitere Werbung erfolgte in Verbindung mit dem Rat der Stadt, Amt für Arbeit, in den Entlassungsstellen für N V A . Von dort konnten einige Busfahrer und Facharbeiter für die Werkstätten gewonnen werden.

Mit Hilfe der Berufsschulen wurde eine Überprüfung der Schulabgänger vorgenommen, die in anderen Betrieben keinen Lehrberuf aufgenommen haben. Hier war kein Erfolg zu verzeichnen, da die meisten Jugendlichen bereits in ihren Betrieben Qualifizierungsverträge abgeschlossen hatten oder kein Interesse für die Verkehrsbetriebe zeigten.

Mit den Jugendlichen, die ihren Ehrendienst bei der NVA ableisten, wurde laufend Verbindung gehalten, um sie zur Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit bei uns zu gewinnen.

Im letzten Quartal haben sich in den technischen Abteilungen aufgrund der Überalterung und der unbefriedigenden Lohnverhältnisse große Lücken in den Arbeitskräften ergeben. Dazu kommt noch, daß aus den techn. Abteilungen im April 41 Jugendliche und im November 38 Jugendliche und aus dem Fahrdienst 4 Jugendliche und im November 2 Jugendliche zur NVA eingezogen wurden.

Während im Mai nur 18 Jugendliche in den techn. Abt. und 6 im Verkehr und im November 12 Jugendliche in den techn. Abt. und 2 im Verkehr nach Ableistung ihres Grundwehrdienstes die Arbeit in unserem Betrieb wieder aufgenommen haben.

4.1.4. Krankenstand (einschl. Lehrlinge)

	1964	1965	1964	1965	1964	1965
	<u>Ø Personen</u>		<u>Ø Belegsch.St.</u>		<u>%</u>	
Januar	431	436	5.133	4.993	8,40	8,73
Februar	441	428	5.145	4.980	8,57	8,59
März	376	389	5.114	4.971	7,35	7,83
April	310	294	5.102	4.956	6,08	5,93
Mai	245	269	5.080	4.918	4,82	5,47
Juni	259	261	5.054	4.887	5,12	5,34
Juli	275	251	5.011	4.887	5,49	5,14
August	247	265	5.006	4.848	4,93	5,47
September	256	282	5.062	4.898	5,06	5,75
Oktober	283	302	5.041	4.873	5,61	6,20
November	323	353	5.032	4.820	6,42	7,32
Dezember	344	366	5.045	4.807	6,82	7,61
Ø Jahr	316	325	5.069	4.903	6,23	6,63

Ein Ansteigen des Krankenstandes gegenüber dem Jahre 1964 ist im Wesentlichen bei den Strab-Fahrern, Obus-Fahrern und Obus-Schaffnern sowie in den Abt. Schienenfahrzeuge, Kraftfahrzeuge und Stromversorgung zu suchen:

Werte pro Arbeitskraft	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Strab-Fahrer	170,0	194,7
Obus-Fahrer	140,5	250,9
Obus-Schaffner	221,7	260,4
Abt. Schienenfahrzeuge	152,6	160,2
Abt. Kraftfahrzeuge	145,4	169,1
Abt. Stromversorgung	130,0	193,6



#### 4.1.5. Ausfallzeiten der Produktionsarbeiter

Die nachstehende Aufstellung gibt einen Überblick der geplanten und angefallenen Ausfallzeiten im Vergleich zum Jahre 1964:

	Plan	Ist	Plan	Ist
	1964		1965	
Ausfallzeiten insges.	1.140.237	1.131.858	1.101.972	1.177.329
davon:				
gesetzlicher Urlaub	448.116	410.055	434.111	493.133
gesellschaftl. Verpflichtg.	67.630	60.882	63.485	65.538
Warte- u. Stillstandszeit	-	22.744	5.159	5.191
Schwangersch. Urlaub	35.000	29.456	35.000	30.975
ärztl. besch. Arb. Unfähigk.	581.316	588.287	564.217	561.090
sonstiges Fehlen	8.175	20.434	-	21.402

Die Überschreitung der geplanten Ausfallzeiten 1965 ist im Wesentlichen beim gesetzlichen Urlaub zu suchen, was auf die Gewährung von Zusatzurlaub für bestimmte Beschäftigtenkategorien zurückzuführen ist.

In den wichtigsten Beschäftigtenkategorien wurden die Ausfallstunden wie folgt in Anspruch genommen:

Werte pro AK	Plan	Ist	Plan	Ist
	1964		1965	
Strab-Fahrer	301,5	334,4	301,7	387,2
" -Schffr.	362,7	306,3	355,5	360,6
Bus-Fahrer	259,5	241,7	259,8	321,8
" -Schffr.	369,5	318,4	370,4	400,9
Abt. Schienenfahrzeuge	393,5	406,7	376,3	402,3
" Kraftfahrzeuge	376,8	410,7	380,9	413,1
" Gleisbau	391,4	389,4	394,6	409,1
" Stromversorgung	356,5	396,4	360,5	427,7

#### 4.1.6. Hoch- und Fachschulkader

Im Betrieb gibt es:

- 14 Mitarbeiter mit Hochschul-Abschluß
- 53 Mitarbeiter mit Fachschul-Abschluß
- 23 Mitarbeiter befinden sich im Abend- u. Fernstudium
- 59 Mitarbeiter haben einen Meisterabschluß.





4.1.7.

Durchschnittsalter der Belegschaft

		A-Personal				B-Personal				insgesamt	
		männl.	♀-Alter	weibl.	♀-Alter	männl.	♀-Alter	weibl.	♀-Alter	Belegsch.	♀-Alter
<u>Bereich 1</u>	Betriebsleitung					15	50,8	8	46,4	23	49,3
	Perspektivpl.										
	Kader										
	Betr.Org., Betr.Sicherheit										
<hr/>											
<u>Bereich 2</u>											
Abt. 21	Straßenbahn	630	48,9	928	46,8	177	54,5	144	50,9	1879	48,5
Abt. 22	KOM u. Obus	372	38,6	94	41,1	50	49,7	22	48,9	538	40,5
<hr/>											
<u>Bereich 3</u>	techn. Direktor					5	37,2	3	37,0	8	37,1
Abt. 31	Schienenfahrzeuge	487	45,1	77	45,7	70	55,4	35	50,0	669	46,5
Abt. 32	Kraftfahrzeuge	297	37,2	25	46,3	46	51,1	20	40,4	388	39,6
Abt. 332	Gleisbau-Werkstatt	53	48,8	-	-	9	53,2	3	65,5	65	50,2
Abt. 33	Gleisbau	211	46,2	18	53,4	34	47,7	22	39,0	285	46,3
Abt. 34	Stromversorgung	136	45,4	5	45,3	37	50,3	13	42,8	191	46,1
Abt. 302	Hochbau	14	55,0	-	-	9	49,4	2	47,0	25	52,3
Abt. 351	Materialwirtschaft					15	52,7	6	28,3	21	45,7
Abt. 354	Materialkartei					5	59,2	8	43,2	13	49,4
<hr/>											
<u>Bereich 4</u>	Ökonom. Direktor					137	57,8	218	50,6	355	53,4
	Planung, Statistik										
	Abt. Arbeit										
	Kultur- und Sozialwesen										
	Finanz- u. Kassenwesen										
	Recht, Allg. Verwaltung										
	Betriebsakademie										
	Berufsausbildung (ohne Lehrlinge)										
<hr/>											
<u>Bereich 5</u>	Rechnungswesen					15	52,1	47	41,3	62	43,5
445	Lehrlinge					125	17,1	12	17,8	137	17,2
4456	Jungarbeiter					12	15,6	1	15,0	13	15,6
Abt. 352	Hauptlager To.	11	51,2	2	22,0	4	63,5	3	54,3	20	51,2
3513	Schneiderei	3	52,3	9	43,4	1	58,0	-	-	13	46,6
		2214	46,9	1188	42,7	766	48,6	567	42,3	4705	45,6



4.2. Lohnfonds

Der geplante Lohnfonds des Gesamtbetriebes wurde im Jahre 1965 mit TMDN 950,0 nicht in Anspruch genommen.

Die Nichtinanspruchnahme des geplanten Lohnfonds in Höhe von 950,0 TMDN verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Beschäftigungsgruppen:

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Produktionsgrundarbeiter	11.845,9	11.521,5	87,26
Jahrestreueprämie	705,0	687,1	97,46
Produktionshilfsarbeiter	9.724,7	9.335,3	96,00
Jahrestreueprämie	480,0	513,0	106,88
<b>Lohnfonds A gesamt</b>	<b>22.755,6</b>	<b>22.056,9</b>	<b>96,93</b>
Hilfspersonal	7.061,4	6.810,6	96,45
Jahrestreuepr./Int.Pr.	471,8	496,1	105,15
<b>Lohnfonds B gesamt</b>	<b>7.533,2</b>	<b>7.306,7</b>	<b>96,99</b>
<b>Lohnfonds A / B gesamt</b>	<b>30.288,8</b>	<b>29.363,6</b>	<b>96,95</b>
Lehrlinge	217,9	193,1	88,62
<b>Lohnfonds gesamt</b>	<b>30.506,7</b>	<b>29.556,7</b>	<b>96,89</b>

Der Lohnfonds verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Bereiche und Abteilungen:

<u>Lohnfonds A in TMDN</u>		<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Abteilung 21	TMDN	8.956,3	TMDN 8.652,7
" 22	"	3.307,4	" 3.211,1
" 31	"	3.807,1	" 3.640,6
" 32	"	1.945,0	" 1.842,0
" 33	"	2.016,3	" 1.993,4
" 34	"	977,1	" 925,6
Gr. Hochbau	"	87,4	" 90,0
Gr. Berufsausbildung	"	-	" 4,0
Sachgeb. Ind. Bahn/Rollbock	"	146,6	" 131,4
" Schneiderwerkstatt	"	79,8	" 73,9
" Transport	"	95,3	" 98,6
Kesselhäuser	"	92,9	" 98,7
Hauptlager To.	"	58,5	" 58,8
<b>gesamt (ohne Jahrestreueprämie)</b>	<b>TMDN</b>	<b>21.569,7</b>	<b>TMDN 20.820,8</b>



<u>Lohnfonds B in TMDN</u>		<u>Plan</u>		<u>Ist</u>	
		TMDN		TMDN	
Direktionsbereiche		3.061,0		2.959,1	
Abteilung 21		1.183,7		1.158,1	
" 22		420,7		406,0	
" 31		679,3		621,4	
" 32		432,4		401,4	
" 33		454,3		452,4	
" 34		291,6		290,9	
Gr. Hochbau		79,6		75,3	
Gr. Berufsausbildung		279,8		279,4	
Tankstelle		39,1		38,7	
sonstige Kostenstellen		139,9		127,9	
gesamt (ohne Jahres- treueprämie)		TMDN 7.061,4		TMDN 6.810,6	

4.3. Durchschnittslohn in MDN

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Produktionsgrundarbeiter	5.913	6.177	104,46
Jahrestreueprämie	352	368	104,55
Produktionshilfsarbeiter	6.333	6.346	100,28
Jahrestreueprämie	313	349	111,50
Ø-Lohn A-Pers. gesamt	6.430	6.611	102,81
Hilfspersonal	6.124	5.985	97,73
Jahrestreuepr./Int.Pr.	409	436	106,60
Ø-Lohn B-Pers. gesamt	6.533	6.421	98,29
Durchschnittslohn Gesamtbeschäftigte	6.455	6.563	101,67
Durchschnittslohn Lehrlinge	1.379	1.371	99,42

4.4. Arbeitsproduktivität

4.4.1. Arbeitsproduktivität je Beschäftigter

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
auf Basis Nutzkilometerleistung	13.024	13.497	103,63
" " beförderte Personen	80.446	84.830	105,45
" " Erlöse aus Hauptleistungen	8.236	8.652	105,05

4.4.2. Arbeitsproduktivität je Produktionsgrundarbeiter

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
auf Basis Nutzkilometerleistung	30.502	32.376	106,14
" " beförderte Personen	188.397	203.485	108,01
" " Erlöse aus Hauptleistungen	19.287	20.753	107,60



4.4.3. Arbeitsproduktivität je Fahrer und Schaffner auf Basis Nutzkilometer

<u>Abteilung 21</u>			
	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Fahrer	23.673	24.437	103,23
Schaffner	47.904	50.697	105,83
<u>Abteilung 22</u>			
Fahrer	29.016	29.728	103,45
Schaffner	20.201	29.447	145,77

4.4.4. Arbeitsproduktivität der Hilfsabteilungen (Zeitsummenmethode)

Abteilung 31	- Schienenfahrzeuge	101,57	%
"	32 - Kraftfahrzeuge	103,06	%
"	33 - Bau	104,22	%
"	34 - Stromversorgung	99,32	%

4.5. Anwendung neuer Lohnformen

In der Normenarbeit lag der Schwerpunkt im Jahre 1965 in der weiteren Anwendung zweckmäßiger Lohnformen und in der Überarbeitung bereits bestehender neuer Lohnformen mit dem Ziel, eine bessere Verwirklichung des Leistungsprinzips und die materielle Interessiertheit auf die Erfüllung der Hauptaufgabe unseres Betriebes zu orientieren.

Eine neue Lohnform wurde eingeführt:

Abteilung 31

Gruppe 312 - Hauptwerkstatt Tolkewitz  
 " 313 - Hauptwerkstatt Trachenberge  
 ab 1. 5. 1965 "der Prämienstücklohn" einschließlich Bewertung der Hauptleistung der Abteilung (technischer Koeffizient für Straßenbahntrieb- und -beiwagen, Erfüllung Technisches Programm, Arbeitsproduktivität und Anzahl der Arbeitskräfte).

Gruppe 314 - Reparaturwagen "Vampir 16"  
 ab 1. 10. 1965 "der Prämienlohn" Kennziffern technischer Koeffizient für Straßenbahntrieb- und -beiwagen, beseitigte Schäden pro Schicht.

Abteilung 33

Gruppe 332 - Gleisbauwerkstatt Reick  
 ab 1. 10. 1965 "der Prämienstücklohn" mit der Komplexbewertung nach erarbeiteten Einheiten pro Kollege.

Gruppe 334 - für Entwässerungsarbeiten an Weichen  
 ab 1. 9. 1965 "der Prämienstücklohn".





Abteilung 34

Gruppe 344 - Bahnwerke  
ab 1. 2. 1965 "der Prämienstücklohn".

Gruppe 202

- für die Durchführung des Überwachungsdienstes  
ab 1.11.1965 " der Prämienlohn" nach den Kennziffern:  
Erledigung von gebührenpflichtigen Ermahnungen, durchgeführte Aus-  
sprachen in Betrieben und sonstige Arbeiten im Fahrdienst nach Einheiten

Überarbeitung der eingeführten neuen Lohnform mit Veränderung der  
Kennziffer

---

Gruppe 314 - Betriebswerkstatt Wagenunterhaltung  
ab 1. 8. 1965

Gruppe 323 - Kfz.-Hauptwerkstatt Mickten  
ab 1. 1. 1966

Gruppe 325 - Fahreninstandhaltung  
ab 1. 2. 1965

Gruppe 342 - Elektrische Anlagen  
ab 1. 4. 1965

Gruppe 343 - Fahrleitung  
ab 1. 4. 1965

Überarbeitung der eingeführten neuen Lohnform ohne Veränderung  
der Kennziffer

---

Gruppe 322 - Kfz.-Hauptwerkstatt Blasewitz  
" 324 - Werkstatt Naußlitz  
" 333 - Gleisbau  
" 334 - Schweißer

Aus der Gegenüberstellung - Inanspruchnahme des Durchschnittslohnes  
zur Arbeitsproduktivität zum Jahre vor der Einführung der neuen Lohn-  
form - ist zu erkennen, daß wir mit der Einführung neuer Lohnformen  
auf dem richtigen Wege sind, das Verhältnis Arbeitsproduktivität zum  
Durchschnittslohn besser zu gestalten.

Eine Verbesserung ist in der Erfüllung der Hauptleistung (technischer  
Koeffizient der Fahrzeuge) der Abteilungen 31 und 32 festzustellen, was  
zu einem Teil auf die wirksame Anwendung der neuen Lohnform zurückzu-  
führen ist.



Abteilung 31

	<u>1964</u>	<u>1965</u>	<u>Steigerung</u>
techn. Koeffizient Straßenbahn- triebwagen	68,0 %	72,0 %	+ 4,0 %
techn. Koeffizient Straßenbahn- beiwagen	87,4 %	87,9 %	+ 0,5 %

Abteilung 32

	<u>1963</u>	<u>1965</u>	<u>Steigerung</u>
techn. Koeffizient KOM	84,29 %	85,7 %	+ 1,41 %
" " Obus	81,71 %	87,6 %	+ 5,89 %
" " Anhänger	87,23 %	86,97 %	- 0,26 %



5. Selbstkosten

=====

Die geplanten Selbstkosten wurden im Jahre 1965 mit TMDN 648,4 nicht in Anspruch genommen.

Die Nichtinanspruchnahme des Jahres 1964 betrug TMDN 766,6. Die Gesamtinanspruchnahme der Kosten in Höhe von TMDN 61.131,7 des Jahres 1965 verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Kostenträger:

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Abw.</u>
Strab	35.308,3	35.084,1	- 224,2
Obus	3.683,1	3.647,8	- 35,3
KOM	10.953,4	10.979,9	+ 26,5
Elbfähren	482,5	482,0	- 0,5
	50.427,3	50.193,8	- 233,5
Industriebahn	339,4	316,8	- 22,6
Gütertransport	-	8,9	+ 8,9
Rollbock Freital	64,7	42,0	- 22,7
Konsumgüterprod.	158,6	232,3	+ 73,7
Erw. u. Erh. d. Grundm.	7.977,4	7.217,0	- 760,4
Herst. v. Weich. u. Anl. f. Fremde	541,8	604,3	+ 62,5
Fremdl. d. Abt. u. Lehrw.	395,2	241,9	- 153,3
Bestandsänderungen	-	+ 75,5	+ 75,5
Warenprod. gesamt	59.904,4	58.932,5	- 971,9
Anf. u. Rep. v. Lagern.	1.814,4	2.183,5	+ 369,1
Absatz v. Abf. u. Schrott	12,3	9,5	- 2,8
Absatz v. Handelsware	49,0	51,2	+ 2,2
Bestandsänderungen	-	- 45,0	- 45,0
	-----	-----	-----
Gesamt-Summe	61.780,1	61.131,7	- 648,4
	=====	=====	=====

Die einzelnen Abteilungen schließen am Jahresende mit folgendem Ergebnis ab:

5.1. Gesamtkosten Verkehr

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Abw.</u>
Abt. 21 Strab	TMDN 18.312,4	18.282,5	- 29,9
" 22 Obus	" 1.829,3	1.820,2	- 9,1
" 22 KOM	" 5.848,2	5.810,9	- 37,3
" 22 Fähren	" 315,8	308,4	- 7,4
Verkehrsleitung	" 2.361,5	2.329,1	- 32,4
	-----	-----	-----
Verkehr gesamt	TMDN 28.667,2	28.551,1	- 116,1
	=====	=====	=====



Die Kosteninanspruchnahme des Bereichs Verkehr verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Kostenkomplexe:

		<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Abw.</u>
Fahrstrom, Treibstoff	TMDN	5.228,1	5.394,8	+ 166,7
Grundlohn	"	9.376,0	9.054,9	- 321,1
Einsatz fremder Fahrzg.	"	397,6	345,4	- 52,2
Prämie f. Mat.Einsparg.	"	5,5	16,4	+ 10,9
übrige Gemeinkost.	"	13.660,0	13.739,6	+ 79,6
	TMDN	28.667,2	28.551,1	- 116,1

5.2. Kosten je Nutzkilometer gesamt in MDN

<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
0,8252	0,8312	100,73

5.2.1. Kosten je Nutzkilometer der einzelnen Kostenträger in MDN

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Strab Verkehr	0,4117	0,4171	101,31
Rep. Fahrzg.	0,1434	0,1422	99,16
Rep. Gleis	0,0480	0,0501	104,37
Rep. Oberl.	0,0256	0,0258	100,78
sonst. Abt.	0,0098	0,0065	66,33
ant. Bgk	0,0871	0,0908	104,25
gesamt	0,7256	0,7325	100,95
Obus Verkehr	0,4852	0,4693	96,72
Rep. Fahrzeuge	0,2466	0,2338	94,81
Rep. Oberltg.	0,0346	0,0349	100,87
sonstige Abt.	0,0083	0,0069	83,13
anteil BGK	0,1073	0,1050	97,86
Gesamt	0,8820	0,8499	96,36
KOM Verkehr	0,7301	0,7375	101,01
Rep. Fahrzeuge	0,4364	0,4484	102,75
sonst. Abt.	0,0202	0,0193	95,54
ant. BGK	0,1256	0,1285	102,31
Gesamt	1,3123	1,3337	101,63





5.3. Kosten der Hilfs- und Nebenabteilungen

5.3.1. Sämtliche Kostenträger Abteilungen 31 - 34

		<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Abw.</u>
Abt. 31	Reparaturmat.	3.414,7	3.572,9	+ 158,2
	Grundlohn	2.829,7	2.696,0	- 133,7
	Gemeinkosten	3.684,6	3.549,8	- 134,8
	Gesamt	9.929,0	9.818,7	- 110,3
Abt. 32	Reparaturmat.	2.800,2	2.940,0	+ 139,8
	Grundlohn	1.393,1	1.319,6	- 73,5
	Gemeinkosten	2.077,7	1.974,8	- 102,9
	Gesamt	6.271,0	6.234,4	- 36,6
Abt. 33	Reparaturmat.	3.462,9	3.181,6	- 281,3
	Grundlohn	1.559,9	1.523,8	- 36,1
	Gemeinkosten	2.110,5	2.289,7	+ 179,2
	Gesamt	7.133,3	6.995,1	- 138,2
Abt. 34	Reparaturmat.	1.393,8	1.202,4	- 191,4
	Grundlohn	728,6	697,7	- 30,9
	Gemeinkosten	1.303,7	1.334,5	+ 30,8
	Gesamt	3.426,1	3.234,6	- 191,5

5.3.2. Kostenträger 400 = 404 Abteilungen 31 - 34

Abt. 31	Reparaturmat.	2.233,1	2.157,7	- 75,4
	Grundlohn	2.094,6	2.039,9	- 54,7
	Gemeinkosten	2.631,7	2.595,9	- 35,8
	Gesamt	6.959,4	6.793,5	- 165,9
Abt. 32	Reparaturmat.	2.115,3	2.342,3	+ 227,0
	Grundlohn	1.018,7	940,4	- 78,3
	Gemeinkosten	1.501,6	1.391,8	- 109,8
	Gesamt	4.635,6	4.674,5	+ 38,9
Abt. 33	Reparaturmat.	610,5	597,8	- 12,7
	Grundlohn	776,0	755,9	- 20,1
	Gemeinkosten	948,8	1.046,9	+ 98,1
	Gesamt	2.335,3	2.400,6	+ 65,3
Abt. 34	Reparaturmat.	270,4	210,6	- 59,8
	Grundlohn	343,6	341,8	- 1,8
	Gemeinkosten	799,4	858,3	+ 58,9
	Gesamt	1.413,4	1.410,7	- 2,7



5.3.3. Gesamtkosten sonstige Abteilungen

	Plan	Ist	Abw.
Gruppe Hochbau	254,6	247,2	- 7,4
Untergr. Ind. Bahn	362,2	325,9	- 36,3
" Schneiderwerkst.	134,3	146,7	+ 12,4
Sachgeb. Transport	225,3	231,9	+ 6,6
Hauptlager Tolkewitz	123,4	153,3	+ 29,9
Kesselhäuser Abt. 31	300,1	285,6	- 14,5
" " 32	200,7	172,5	- 28,2
	1.600,6	1.563,1	- 37,5

5.4. Gemeinkosten

Die geplanten Gemeinkosten wurden im Jahre 1965 mit TMDN 100,1 nicht in Anspruch genommen. Auf die einzelnen Abteilungen verteilt sich diese Nichtinanspruchnahme wie folgt:

	Plan	Ist	Abw.
Lenkung u. Leitung Bereich 2	2.361,5	2.329,1	- 32,4
Abteilung 21	8.696,8	8.705,4	+ 8,6
" 22	2.607,2	2.721,5	+ 114,3
" 31	3.684,6	3.549,8	- 134,8
" 32	2.077,7	1.974,8	- 102,9
" 33	2.110,5	2.289,7	+ 179,2
" 34	1.303,7	1.334,5	+ 30,8
Gruppe Hochbau	146,5	139,6	- 6,9
Untergr. Industriebahn	231,7	202,3	- 29,4
" Schneiderwerkst.	29,9	27,4	- 2,5
Sachgebiet Transport	145,3	153,1	+ 7,8
Berufsausbildung	622,9	602,1	- 20,8
Abt. z. Lenk. u. Leitung	6.508,5	6.644,7	+ 136,2
Betreuungseinrichtungen	3.496,6	3.249,3	- 247,3
	34.023,4	33.923,3	- 100,1

5.5. Aufgliederung verschiedener Kostenarten

5.5.1. Kosten und Erlöse aus schlechter Leitungstätigkeit und sonstige ~~andere~~ andere Kosten und Erlöse

Konten 3700/3701 Schadensfälle, Abbruch und Verschrottung

Kosten:	TMDN	160,1
Erlöse:	TMDN	85,5

Über diese Kosten werden u.a. alle Schäden abgerechnet, die nicht an Nutzfahrzeugen entstehen. Lt. Brancherichtlinie sind darüberhinaus noch am Jahresende die Kosten zu belasten, die über die Plansumme hinaus für Beschädigungen an Nutzfahrzeugen entstanden sind.

Die unzureichende Deckung liegt darin begründet, daß entsprechend der 5. DB zum Gesetz über die Versicherung der VEB v. 19. 9. 1962 nur noch die Leistungen von der Versicherung geregelt werden, für die ein Haftpflichtanspruch besteht.



Für Schäden an Nutzfahrzeugen (Strab) auf Grund von Entgleisungen durch Weichendefekte oder schlechten Gleiszustand wurden u.a. der Abteilung Bau TMDN 13,9 Kosten belastet.

Für die Verschrottung von Grundmitteln und Material entstanden TMDN 24,8 Kosten.

Auf Grund des außergewöhnlichen Schneefalles im März 1965 entstanden TMDN 34,4 Kosten für Schneeberäumung, Transportleistungen u.a.

Konto 372 - Außerplanmäßige Bankzinsen

Im Berichtsjahr wurden dem Betrieb nachstehende Zinsen für Überbrückungs- und Sonderkredite belastet:

	TMDN
Überbrückungskredite für Lohnzahlung	19,5
Gestundete Kredite	0,1
Sonderkredit für Gleiskonstruktion Hugo Bürkner Str.	1,4
Sonderkredit für Überplanbestände - Einsatzmaterial -	10,6
Sonderkredit f. Überplanbestände - Winterbekleidung -	0,7
Sonderkredit f. Überplanbestände Guß- und Schmiedestücke sowie Stahlbetonplatten	4,1
Überbrückungsdarlehn für Außerplanverlust	0,4
	<u>27,8</u>

Konten 3740/3741 Vertragsstrafen und Schadenersatz

Kosten: TMDN 0,7  
Erlöse: TMDN 38,5

Der Erlös beinhaltet u.a. Schadenersatzansprüche gegenüber dem VEB Tiefbau in Höhe von TMDN 31,3 und gegenüber dem VEB Bürotechnik in Höhe von TMDN 3,2 für schlechte Qualitätsarbeit.

Konten 3780/3781 Kosten und Erlöse für vergangene Jahre

<u>Aufgliederung</u>	<u>in TMDN</u>	
	<u>Kosten</u>	<u>Erlöse</u>
Mieten und Pachten f. gemietete Grundmittel u.a. eine Kleinlok Industriebahn	3,3	
Gas, Strom und Wasser	0,5	
div. Hilfsmaterial einschl. Werkzeuge u. Milch f. giftgefährd. Arbeiten	0,9	
Reparaturen an Grundstücken u. Gebäuden	7,9	
Fernsprechgebühren	4,7	
Transportleistungen	1,1	
versch. fremde Leistungen u.a. Reinigung v. Büromaschinen	2,1	
Rep. u. Reinigung v. Dienstkleidung f. Verkehr	7,1	
Materialeinsparungsprämien IV./64	0,7	
	<u>28,3</u>	



	in TMDN	
	<u>Kosten</u>	<u>Erlöse</u>
	28,3	
Reisekosten f. Dezember 1964	0,2	
Hausmeister- und Dozentengebühren	0,2	
Überweisung für zusätzl. Altersversorgung Dezember 1964	0,2	
Gebühren für vom Bahnbevollmächtigten durchgeführte Begehung	0,3	
Stornierung einer vom Betrieb im Jahre 1964 berechneten Mängelrüge an den VEB Waggonbau Gotha	8,2	
Div. Buchungen	0,8	0,1
Nutzungsgebühr für vermietete Grundmittel		0,7
Abgabe von Werkzeugkisten		0,4
Rückgabe von 774 Stück Spulen an Walzwerke Hettstedt		1,2
Weiterberechnung von Stromkosten an die Gemeinde Hainsberg		1,6
Krankenlohnausgleich von der Versicherung erstattet		2,9
Im Jahre 1964 den Kosten zu hoch belasteter Schutzbetrag f. Kabeltrommeln		2,7
Gutschrift für im Jahre 1961 berechnetes Material für nicht durchgeführte Rep.-Leistungen im Bahnhof Coswig		2,3
		-----
gesamt :	38,2	11,9
		-----

Konten 3790/3791 Sonstige andere Kosten und Erlöse

	in TMDN	
	<u>Kosten</u>	<u>Erlöse</u>
<u>Aufgliederung</u>		
Restbuchwerte für verschrottete Grundmittel	267,7	
Ausbuchung v. Kosten f. vorgesehenen Bau einer Wagenwaschanlage in Naußlitz	1,3	
zu hoch überwiesene Tilgungsraten f. Rat.-Kredite Zeitraum 1.1. - 31.12.1964	105,1	
Transportkosten f. Schienen (Posen)	1,6	
Abladen v. Betonplatten an der Elbe	0,7	
Lohnüberzahlung	0,1	
Stornierung eines Auftrages f. Gehalts- und Lohnkosten	0,3	
Überweisung von nicht einbeh. SV-Beiträgen	0,6	
		-----
	377,4	





	in TMDN	
	<u>Kosten</u>	<u>Erlöse</u>
	377,4	
Von Lieferfirmen nicht anerkannte Reklamationen	0,1	
Transportschaden v. 58 Rundfassungen	0,1	
Anteilige Druckkosten für verkaufte Fahrscheine		2,2
Von der Versicherung erstatteter Lohnausgleich		1,7
Nicht zur Auszahlung gelangter Restlohn		0,2
Gutschrift für von der Abteilung Bau gezahlten Lohn f. Meister Gleisbauvorh. "Diebsteig"		0,3
Ausbuchung eines Wareneingangsscheines f. nicht berechneten Betonstahl		0,2
Verkauf der Betriebszeitung "Der Hecht"		4,4
Rückzahlung von unterschlagenen Geldern		0,5
Gutschrift f. Gas u. Koks (Rabatt)		0,2
Geliefertes und nicht berechnetes Material, wie Klar- und Feinschlag, Tragfeder, Bandstahl u. Schienenschleifsteine		0,4
Diverse Buchungen	0,1	0,1
<b>g e s a m t</b>	<u>377,7</u>	<u>10,2</u>

Konten 3800/3801 Inventurdifferenzen

Kosten: TMDN 23,1  
Erlöse: TMDN 66,4

Aufteilung und Erläuterung der Differenzen

1. Buchungsdifferenzen

Die durchgeführte Abstimmung zwischen den Materialbeständen der Zentralkarteien Tolkewitz und Blasewitz (mengenmäßig) mit den Kosten der Finanzbuchhaltung (wertmäßig) ergab folgende Buchungsdifferenzen

Kosten: TMDN 15,7  
Erlöse: TMDN 44,5

2. Inventurdifferenzen

	<u>Kosten</u>	in TMDN	<u>Erlöse</u>
Abteilung Verkehr	-		0,2
Abteilung Schienenfahrzeuge	0,6		1,0
Abteilung Kraftfahrzeuge	3,5		6,3
Abteilung Bau	0,1		-
Abteilung Stromversorgung	0,4		0,1
Hauptlager Tolkewitz	2,8		4,5
Tankstellen	-		9,1
Sonstiges	-		0,7
	<u>7,4</u>		<u>21,9</u>



Die Differenzen in der Abteilung Kraftfahrzeuge sind z.T. darauf zurückzuführen, daß in den Zwischen- und Nachtschichten kein Lagerpersonal eingesetzt ist, die Entnahmen werden von den Handwerkern selbst getätigt. Dadurch kommt es u.a. zu Verwechslungen der Artikelnummern auf den Belegen.

Die Inventurdifferenzen bei den Tankstellen entstanden dadurch, weil der Bestand des Kraftstoffes nur mit Peilstab ermittelt werden kann.

### 5.6. Auswirkung der 2. Etappe der Industriepreisreform

Nachdem am 30. 1. 1964 vom Ministerrat die erste Etappe der Industriepreisreform beschlossen wurde, trat mit Anordnung vom 20. 2. 1965 die zweite Etappe der Industriepreisreform in Kraft, die sich auf den Plan 1965 auswirkte.

In unserem Betrieb wirkte sie sich auf

	<u>Kosten</u>		<u>Erlöse</u>
	(TMDN)		(TMDN)
Baumaterialien	+	4,0	-
Zonenpacht (Kohle)	-	36,0	-
Holz- und Holzverarbeitung	+	122,0	+ 57,0
NE-Metalle, Kabel usw.	+	351,0	+ 85,0
Textil, Leder	+	5,0	-
Wasser	+	73,0	-
Schrott		-	+ 302,0

aus.

Der Plan 1965 mußte deshalb um TMDN 519,0 Erhöhung der Kosten und TMDN 444,0 Erhöhung der Erlöse korrigiert werden.



6. Betriebsergebnis  
=====

6.1. Ergebnisrechnung

Das Betriebsergebnis wurde mit einem Verlust von geplant.	TMDN	12.279,2
Dieser Betrag verringert sich um den Kürzungsbetrag der Zuführung zum Prämienfonds infolge Nichterfüllung der Zusatzkennziffern in Höhe von	TMDN	145,5
auf	TMDN	12.133,7
In Anspruch wurden genommen:	TMDN	11.925,7
Das ergibt einen Unterplanverlust von	TMDN	208,0
Der Unterplanverlust errechnet sich im einzelnen wie folgt:		
Nichterfüllung der Leistungen der Warenproduktion	- TMDN	672,8
Selbstkostensenkung für Leistungen der Warenproduktion	+ TMDN	971,9
Verlust für Leistungen außerhalb der Warenproduktion	- TMDN	91,1
Unterplanverlust	+ TMDN	208,0
Der Unterplanverlust in Höhe von verändert sich noch um nachstehende Eliminierungen	+ TMDN	208,0
Zu hoch geplante Abschreibungen sowie geplante Abschreibungen für stillgelegte Grundmittel	- TMDN	55,0
Einbehaltender Lohn für Reservistenübungen	- TMDN	0,9
Zusätzliche Kosten für Schneeberäumung	+ TMDN	52,2
bereinigter Unterplanverlust	+ TMDN	204,1



6.2. Abrechnung und Verwendung der Verluststützung (in TMDN)

6.2.1. Abrechnung der Verluststützung

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>Unterplan- verlust</u>
Geplantes Betriebsergebnis	12.279,2	11.925,7	-
Gesetzlich zulässige Eliminierungen	-	-	-
	3,9	-	-
Kürzungsbetrag zum Prämienfonds infolge Nichterfüllung der Zusatzkennziffern	-	-	-
	145,5	-	-
<b>Berichtigter Unterplanverlust</b>	<b>12.129,8</b>	<b>11.925,7</b>	<b>204,1</b>

6.2.2. Verwendung der Verluststützung

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>
Zu finanzierender Verlust	12.129,8	11.925,7
Tilgung und Zinsen für Ration.-Kredite	435,5	441,8
Rückerstattung an den Haushalt	-	197,8
<b>Vom Staatshaushalt finanzierte Verluststützung:</b>	<b>12.565,3</b>	<b>12.565,3</b>

6.3. Bestände und Kredite

Die Bestände entwickelten sich im Jahre 1965 wie folgt:

<u>Monat</u>	<u>Planbestand</u>	<u>Istbestand</u>	<u>Überplanbestand</u>	<i>davon Schienen</i>
Januar	4.520,0	5.245,0	+ 725,0	445
Februar	4.520,0	5.579,0	+ 1.059,0	482
März	4.520,0	5.415,0	+ 895,0	380
April	4.730,0	5.331,0	+ 601,0	284
Mai	4.730,0	5.101,0	+ 371,0	101
Juni	4.730,0	5.040,0	+ 310,0	27
Juli	4.810,0	5.681,0	+ 871,0	425
August	4.810,0	5.503,0	+ 693,0	279
September	4.810,0	5.333,0	+ 523,0	62
Oktober	4.810,0	5.514,0	+ 704,0	212
November	4.810,0	5.281,0	+ 471,0	123
Dezember	4.810,0	5.803,0	+ 993,0	610

(alle Angaben in TMDN)

Der durchschnittliche monatliche Überplanbestand betrug TMDN 685,-.

Bei Schienen betrug der Überplanbestand im Dezember 1965 TMDN 520,-.

Monatliche Überplanbestände in den Positionen

Reparaturmaterial f. Kfz u. Strab	403	TMDN
Gleisbaumaterial	237	TMDN





Es mußten folgende Kredite aufgenommen werden:

4/3470/107      26.3.65      422,0      1,8 %      a.29.1.66 getilgt.  
= Zusatzkredit in volkswirtschaftlichem Interesse zur Finanzierung von Schienen

/231	8.4.65	500,0	5 %	. 4. 5.65	getilgt
/231	15.6.65	280,0	5 %	.13. 8.65	getilgt
/231	21.6.65	350,0	5 %	.30. 6.65	getilgt
/234	21.8.65	250,0	12 %	.30. 8.65	getilgt
/232	17.8.65	250,0	8 %	. 2. 9.65	getilgt
/231	22.11.65	85,0	5 %	.25.11.65	getilgt
/232	25.11.65	85,0	8 %	. 1.12.65	getilgt
/230	13.12.65	600,0	3,6 %	.23.12.65	getilgt

Zahlungskredite zur Sicherstellung der Lohnzahlungen.

/216      22. 4.65      344,0      8 %      v.30. 8.65 getilgt

Kredit zur Finanzierung v. Überplanbeständen an Einbaumaterial f. Gleisbau und Anlagen-Reparaturen.

/2161      30. 7.65      34,7      8 %      . 15.6.66 zu tilgen

Finanzierung der Sonderfertigung eines Gleisdreieckes infolge Änderung des Stadtbauplanes.

/2162      21. 8.65      417,0      8 %      .31.12.65 getilgt

Finanzierung der Überplanbestände in verschiedenen Materialpositionen infolge Arbeitskräftemangel, erhöhter Krankenstand sowie Weisungen übergeordneter Organe, wonach der ursprüngliche Bautermin nicht eingehalten wurde.

/214      21. 8.65      60,0      5 %      29.10.65 getilgt.

Finanzierung der Überplanbestände an unvollendeten Erzeugnissen, infolge Weisungen übergeordneter Organe, wodurch sich der ursprüngliche Baubeginn an der Gleisschleife Diebweg verzögerte.

/210      20.10.65      74,0      3,6 %      6. 12.65 getilgt

Finanzierung der Überplanbestände an Winterbekleidung aufgrund vorübergehender Einlagerung von Winterbekleidung.

/231	23. 9.65	136,5	5 %	22.10.65	getilgt
/300	8. 9.65	246,3	3,6 %		
	21.10.65 +	394,6			
	29.11.65 +	59,2			
	20.12.65 +	169,0			
	30.12.65 -	820,0	49,1	9. 2. 66	getilgt.

820,0 Überweisg.v.Rat der Stadt

Überbrückungsdarlehn ohne Aufholeplan infolge eines Ansteigens des Außerplanverlustes.

Entsprechend der Befürwortung vom Rat der Stadt vom 20.10.65 wurde ein Überbrückungsdarlehn ohne Aufholeplan von der DN ausgereicht, befristet bis 31.12.65, welches eine maximale Höhe von TMDN 920,0 erreichen kann.



## 7. Tätigkeit der Hauptabteilungen

### 7.1. Verkehrsdurchführung

Die Wagenbereitstellung kann im Januar 1965 als sehr gut bezeichnet werden. Als Schwerpunkt im Verkehrsablauf waren technische Mängel zu verzeichnen, besonders auf den Linien 8 und 20. Dadurch kam es sehr oft zu Wagenausfällen durch Wagenauswechselungen.

Die Linie 76 wurde am 2.1.65 vertragsmäßig vom VEB Kraftverkehr übernommen. Die dadurch freigewordenen KOM's wurden zur Verstärkung auf den Linien 71, 91 und 85 eingesetzt, bzw. als Schienenersatzverkehr verwendet.

Durch Schnee- und Eisglätte war der KOM- und Obusverkehr oft behindert.

Bis Mitte Februar war die Wagenbereitstellung gut, in der zweiten Monatshälfte traten jedoch durch technische Mängel, besonders auf der Linie 11, erhebliche Wagenausfälle auf. Der Notfahrplan der Linie 11 wurde eingeführt, als Schienenersatzverkehr kamen zwischen Altplauen und Coschütz 8 KOM's zum Einsatz.

Zur Großkundgebung am 13.2. auf dem Altmarkt standen 35 Sonderzüge zur Abfahrtsbereit.

Am 27./28. 2. wurden durch starke Schneestürme erhebliche Verkehrsstockungen im gesamten Liniennetz verursacht. Der KOM- und Obusverkehr wurde oft durch Schneeverwehungen und Eisglätte gestört.

Mit lang anhaltenden Schneefällen mit Höhen bis zu 60 cm in der Nacht vom 2. zum 3. März wurden große Schwierigkeiten im Verkehrsablauf verursacht. Der Alarmplan III wurde in Kraft gesetzt.

Zur Beräumung der Schienenwege und Straßen wurden die Betriebe und Schulen, Institutionen sowie Angehörige der NVA eingesetzt. Am 4.3. gelangten die KOM's der Linien 78 und 79 zur Verstärkung des Straßenverkehrs zum Einsatz.

Die Anfahrt nach dem Industriegebiet im Raum Klotzsche wurde durch 36 Kampfgruppen-LKW's durchgeführt. Am 5.3. nachmittags waren es nur noch 19 LKW und dazu 10 KOM's. Ab 6.3. normalisierte sich der Verkehr wieder.

Ab 16.3. wurde die Linie 76 wieder von betriebseigenen KOM's übernommen.

Gleisbauarbeiten auf der Tharandter Straße vom 22. - 26.3. erforderten Schienenersatzverkehr von 26 KOM's.

Die Testwagen T 3 aus der CSSR waren ab 15. 3. ganztägig zwischen Neustädter Markt und Käthe-Kollwitz-Platz im Einsatz.

Im April war der Wageneinsatz, entsprechend dem Fahrplansoll nicht befriedigend. Die Ursache waren Personal- und Beiwagenmangel. Der Verkehrsablauf wurde durch zahlreiche Entgleisungen, länger anhaltende Stromstörungen und sonstige Vorkommnisse im öffentlichen Verkehrsraum beeinträchtigt.

Im KOM-Betrieb mußten die Schleife Wilschdorf (Li. 81) und der Streckenteil Compitz - Pennrich (Li. 70) zeitweilig wegen schlechtem Straßenzustand gesperrt werden.

Im Fährbetrieb waren infolge erhöhten Wasserstandes zeitweilig Einschränkungen notwendig.

Auch im Mai war der Wageneinsatz infolge Personal- und Beiwagenmangel nicht befriedigend. Der Verkehrsablauf wurde beeinträchtigt durch 153 Verkehrsstörungen und 3 schwere Auffahrten mit Sach- und Personenschäden (am 7.5. Li. 13 auf Pkw - am 22.5. Lkw auf Li. 55 - am 29.5. Li. 11 auf Li. 9).



Besondere Höhepunkte im Verkehrsablauf waren der 1. Mai, der 7., 8. und 9. Mai sowie die Ankunft der Friedensfahrer am 11. Mai. Zu allen Schwerpunkten wurde eine gute Verkehrsleistung geboten.

Im Monat Juni machte sich im Verkehrsablauf eine fühlbare Verbesserung bemerkbar, das Wagenangebot war jedoch nicht befriedigend. Weiterhin ist Personal- und Beiwagenmangel zu verzeichnen. Höhepunkt des Monats war der Staatsbesuch des jugoslawischen Präsidenten Tito in Dresden. Trotz zahlreicher Verkehrsbeschränkungen war der Verkehrsablauf gut. Zur Verstärkung des Strabverkehrs waren zusätzlich 20 KOM's im Einsatz.

Im Juli traten verstärkt Wagenausfälle durch Beiwagenmangel und fehlendes Personal auf, das führte auf verschiedenen Linien im Berufsverkehr - meist nachmittags - zu Überfüllungen. Eine großartige Leistung wurde vom gesamten Fahr- und Aufsichtspersonal während des Presse-Festes vollbracht. Ab 1.7.65 wurde ein Wettbewerb für das Aufsichtspersonal eingeführt.

Die Wagenausfälle wegen Personal- und Beiwagenmangels brachten weiterhin Schwierigkeiten in der Verkehrsdurchführung. Durch den Einsatz des seit August am Postplatz stationierten Schlossers konnte die Zahl der einrückenden Schadwagen gesenkt werden.

Besonders hervorzuheben im August sind die Sportveranstaltungen im Rudolf-Harbig-Stadion. Durch Einsatz von KOM's und durch Linienumleitungen konnte die Abfahrt von jeweils durchschnittlich 25.000 Zuschauern reibungslos durchgeführt werden.

Schwerpunkt im Verkehrsablauf des Monats September waren die Kampfdemonstration auf dem Heidefriedhof und das Rennen auf der Autobahnspinne. Durch eine von Seiten der Verkehrspolizei falsch eingeschätzte Situation kam es zu Verkehrsstockungen auf der Li. 80.

Ab 9.9. wurde ein Werkstattwagen (Vampir 15) zur Behebung von kleineren Reparaturen bei Strabwagen auf Strecke eingesetzt. Dadurch ging die Zahl der einrückenden Wagen stark zurück.

Infolge des unbefriedigenden Wageneinsatzes kam es in den Berufsspitzen zu starken Überfüllungen, besonders auf den Strecken Platz der Einheit - Bühlau und Platz der Einheit - Industriegelände. Durch gute Organisation wurde beim Besuch des sowjetischen Kosmonauten Leonow am 8. und 9. Oktober ein guter Verkehrsablauf garantiert.

Der Einsatz des Werkstattwagens brachte wesentliche Erleichterungen in der Verkehrsdurchführung mit sich. Die Anzahl der einrückenden Schadwagen zeigt eine sinkende Tendenz.

Arbeitskräftewerbung und Vorbereitungen zur Sicherung des Berufsverkehrs werden intensiv durchgeführt.

Durch fehlende Fahrzeugkapazitäten und Personalmangel war bis Mitte November der Verkehrsablauf stark beeinträchtigt. Durch die am 15. 11. wirksam gewordenen verkehrsverbessernden Maßnahmen (siehe 7.3.) wurde ein voller Wageneinsatz gewährleistet.

Der am 13.11. einsetzende Vorwinter stellte an alle Kolleginnen und Kollegen des Fahrdienstes erhöhte Anforderungen. Die Zusammenarbeit mit dem DLB Straßenwesen war gut. Der Verkehrsablauf erfolgte ohne wesentliche Einschränkungen oder Störungen. Die Kehrwalzen kamen sehr oft mit großem Erfolg zum Einsatz.

Mit der Einweihung der neuen Gleisschleife am Diebsteig erfolgte gleichzeitig die Umstellung der Li. 6 auf OS-Verkehr.



Durch den zahlreichen Besuch der Weihnachtsmesse in der Stadthalle am Dr. Kurt Fischer-Platz und Weihnachtsbetrieb im Zentrum kam es oft zu Wagenüberfüllungen. Der Berufsverkehr verlief reibungslos. Durch die milde Witterung im Dezember war ein guter Verkehr gewährleistet. Als Höhepunkt muß der 19. Dezember (Goldener Sonntag) gewertet werden. An diesem Tag kamen zusätzlich 19 Strab-Sonderzüge und 13 KOM's zum Einsatz.

Durch gute Leistungen unseres Fahrpersonals konnte die Li. 14 wieder bis nach 19.00 Uhr verlängert werden, das wirkte sich besonders auf dem Streckenteil Postplatz - Mickten sehr günstig aus.

Die Berufsverkehrslinien 52 und 59 wurden am 15.12. als OS-Linien eingebaut.

### Albfähren

Am 1.1.65 verfügte der Betrieb über 9 Motorfähren, 1 Dampffähre und 1 Prahme. Die Prahme Laubegast ist seit Ende 1964 stillgelegt.

Die Dampffähre "Johanna" ist erst seit April im Einsatz nach Überholung in der Werft.

"Helene" war von Mai bis August nach Niederlommatszsch und "Pionier" von Januar bis Juni nach Königstein verliehen.

### Stadtrundfahrt

Die Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn wurde vom 2.5. - 3.10. durchgeführt. Bei 22.517 Fahrgästen wurde eine Gesamteinnahme von 18.113.00 MDN erzielt.

Die Stadtrundfahrt mit dem Kraftomnibus, die das ganze Jahr hindurch durchgeführt wird, erbrachte bei 94.734 Fahrgästen eine Einnahme von 136.215,87 ML

### 7.2. Höhepunkte im Verkehrsablauf

Zur Abfahrt nach der Großkundgebung auf dem Altmarkt am 13.2. standen 35 Sonderzüge bereit.

Am 1. und 8. Mai und bei Ankunft der Friedensfahrer am 11. Mai wurde eine gute Verkehrsleistung geboten.

Anfang März wurden durch die starken Schneefälle die höchsten Anforderungen an alle im Verkehr und in den Werkstätten Beschäftigten gestellt. Auch alle anderen Arbeitskräfte, die gesundheitlich dazu in der Lage waren, wurden mit eingesetzt.

Trotz zahlreicher Verkehrsbeschränkungen beim Staatsbesuch des jugoslawischer Präsidenten Tito war der Verkehrsablauf gut.

Während des 12. Pressefestes der SZ im Juli wurden vom gesamten Fahrpersonal großartige Leistungen vollbracht.

Durch Einsatz von KOM's und durch Linienumleitungen konnte die Abfahrt der durchschnittlich jeweils 25.000 Besucher der Sportveranstaltungen im August im Rudolf-Harbig-Stadion reibungslos durchgeführt werden.





Schwerpunkt des Verkehrsablaufs im September waren die Kampfdemonstrationen auf dem Heidefriedhof und das Rennen auf der Autobahnspinne. Durch falsche Einschätzung der Situation durch die Verkehrspolizei kam es auf der Linie 80 zu Stockungen.

Beim Besuch des sowjetischen Kosmonauten Leonow wurde durch gute Organisation ein reibungsloser Verkehrsablauf garantiert.

Infolge der zahlreichen Besucher von Weihnachtsmesse und Striezelmarkt kam es im Dezember oft zu Wagenüberfüllungen. Am 19. Dezember (letzter Sonntag vor Weihnachten) kamen zusätzlich 19 Strab-Sonderzüge und 13 KOM's zum Einsatz, so daß alle Verkehrsanforderungen erfüllt werden konnten.

### 7.3. Linienänderungen

---

am	6. 9.	Li. 10	Verlängerung von Striesen nach Tolkewitz
"	13.11.	" 6	und
"		" 52	Verlängerung bis neue Gleisschleife Industriegelände
"	15.11.	" 2	außerhalb des Berufsverkehrs nur mit Pendelwagen zwischen Friedrichstraße und Schlachthof
"	15.11.	" 18	als Ersatz für Li. 2 zwischen Postplatz und Waltherstr. über Jahnstraße, Paul Gruner-Str., Friedrichstr., Waltherstraße.

### 7.4. OS - Betrieb

---

am	1. 4.	Li. 19	am	1.10.	Li. 13
"	27. 4.	" 18	"	1.10.	Li. 15
"	1. 5.	" 62	"	1.10.	" 55
"	1. 7.	" 31	"	13.11.	" 6
"	15. 7.	" 5	"	15.12.	" 52
"	6. 9.	" 10	"	15.12.	" 59



7.5. Verkehrsstörungen

Strab

Zusammenstöße

Anzahl	1.112
davon	
von uns verschuldet.	223
Zahl der Unf.-Gesch.	75
davon	
von uns verschuldet	34
Schadenssumme	108.783,91
davon	
von uns verschuldet	<del>42.226,-</del>

KOM

Zusammenstöße

Anzahl	280
davon	
von uns verschuldet	130
Zahl der Unf.-Gesch.	17
davon	
von uns verschuldet	5
Schadenssumme	31.842,40
davon	
von uns verschuldet	19.149,--

Verkehrsunfälle

Anzahl	651
davon	
von uns verschuldet	56
Zahl d.Unf.-Gesch.	64
davon	
von uns verschuldet	58
Schadenssumme	97,23
davon	
von uns verschuldet	10,40

Verkehrsunfälle

Anzahl	182
davon	
von uns verschuldet	38
Zahl d.Unf.-Gesch.	191
davon	
von uns verschuldet	41
Schadenssumme	1.752,90
davon	
von uns verschuldet	--

Entgleisungen

Anzahl	391
Zahl der Unf.-Gesch.	-
Sachschaden	22.229,32

Unfallgeschädigte Personen

Anzahl insgesamt	722
darunter tödlich	8
durch unser Verschulden	84
darunter tödlich	-

Unfallgeschädigte Personen

Anzahl insgesamt	184
darunter tödlich	1
durch unser Verschulden	44
darunter tödlich	-



### 7.6. Tarifkontrollen

Bei Tarifkontrollen durch den Überwachungsdienst und ehrenamtliche Kontrolleure wurden folgende Einnahmen erzielt:

Januar	2.647,05	MDN
Februar	2.793,--	"
März	2.407,10	"
April	2.307,10	"
Mai	2.223,40	"
Juni	2.648,40	"
Juli	3.576,40	"
August	3.442,--	"
September	3.052,45	"
Oktober	5.939,90	"
November	5.903,41	"
Dezember	6.711,21	"
	<u>43.651,42</u>	MDN

Die Beteiligung der ehrenamtlichen Kontrolleure an dieser Summe betrug lediglich 1.940,- MDN. Durch ständige Beratungen werden Anstrengungen unternommen diese Ergebnisse weiter zu verbessern.

### 7.7. Ausbildung

<u>Fahrschule Strab</u>	<u>Männer</u>	<u>Frauen</u>	<u>Gesamt</u>	<u>Stunden in Fahrschule</u>
Neuausbildungen	99	56	155	19.934,5
Zusatzausbildungen	462	235	697	4.568,0
Nachprüfungen	64	57	121	621,5
	<u>625</u>	<u>348</u>	<u>973</u>	<u>25.124,0</u>

Ausbildung von Schaffnern, Rangier- und Kassettdiensten, Kuppeldiensten und Begleitern sowie KOM-Fahrer bezüglich Tarif bei Einmannbetrieb

				einschl. Std. m. Lehrausbilder
Neuausbildungen:	46	11	57	2.316,5
Zusatzausbildungen:	88	85	173	481,0
Nachbelehrungen:	32	25	57	174,0
	<u>166</u>	<u>121</u>	<u>287</u>	<u>2.971,5</u>



Bei der Fahrerausbildung haben 16 Männer und 11 Frauen das Ausbildungsziel nicht erreicht, teils infolge Nichteignung, teils durch vorzeitiges Ausscheiden infolge Krankheit oder Einberufung durch NVA.

Die Fahrschule KOM weist folgendes Arbeitsergebnis aus:

Grundausbildung	Kl. 5 V	67 Personen	davon 1 weiblich
" "	" 5 E	24 "	" 8 "
Erweiterung auf	" 5 V	17 "	
" " "	" 5 E	4 "	
Grundausbildung	" 2 E	3 "	
Internationale Fahrerlaubnis		2 "	
Neueinstellungen mit Personenbeförderung		47 "	
Erwerb der Personenbef. durch Fremde		3 "	
Lfd. Überprüfung Personenbeförderung		159 "	

#### 7.8. Kapazitätsentwicklung

##### Strab

Der Betrieb verfügte am 1.1. über 387 Trieb- und 452 Beiwagen.  
Ende des Jahres waren nur noch 366 " " 446 " vorhanden.

Diese rückläufige Tendenz ist auf ein Austausch-Abkommen mit Karl-Marx-Stadt zurückzuführen, das bis 31.12.65 nicht realisiert worden ist, sowie Verschrottung von Trieb- und Beiwagen.

##### KOM

Der Bestand ist von 124 auf 126 gestiegen durch 2 KOM Typ Ikarus 55, zweckgebunden für Touristentransfer.

##### Obus

Der Bestand von 33 Triebwagen und 32 Hängern hat sich nicht geändert.





## 8. Gesamtleistungen der Hilfs- und Nebenabteilungen

### 8.1. Abteilung Schienenfahrzeuge:

#### 8.1.1. I. Erfüllung des technischen Programms:

##### 8.1.1.1. 1. Technischer Koeffizient

Der Technische Koeffizient im Jahresdurchschnitt:

Planwert		Istwert	
Triebwg.	0,75	Triebwg.	0,719
Beiwg.	0,893	Beiwg.	0,878
Gesamt	0,828	Gesamt	0,806

Damit ergibt sich eine Erfüllung des TK (Verhältnis Ist- zu Planwerten) von

Triebwagen	95,87 %
Beiwagen	98,32 %
Gesamt	97,34 %

Die quartalsweise Erfüllung dieser Werte zeigt folgendes Bild (Werte in %):

	I.	II.	III.	IV.
Triebwagen	94,80	90,67	93,11	104,93
Beiwagen	99,89	97,20	95,53	100,90
Gesamt	96,97	94,79	94,46	102,41

Die Ergebnisse des IV. Quartals zeigen eindeutig die Auswirkungen des Maßnahmenplanes des Bereichs Technik vom 13. 8. 65 zur planmäßigen Verbesserung der Wagenlage.

Die sortimentsgerechte Bereitstellung der Fahrzeuge konnte ab 1.10.65 wesentlich verbessert werden und wird seit etwa 15.11.65 bis auf die Bereitstellung von Normalbeiwagen gewährleistet.

Der Schadwagenanfall konnte vor allem durch den Einsatz des Streckenwagens "Vampir 15" wesentlich vermindert werden. So konnten im letzten Quartal 1100 Schadensfälle behoben werden.

Daran zeigt sich eine qualitätsmäßige Verbesserung in der Bereitstellung der Fahrzeuge.

##### 8.1.1.2. 2. OS-Umbau

Der Plan für OS-Umbau sah 119 Trieb- und 201 Beiwagen (= 320 Wagen) vor. Umgebaut sind jedoch 121 Trieb- und 203 Beiwagen (= 324 Wagen). Das entspricht einer Erfüllung von 101,2 %.

Des weiteren sind in 27 große und 23 kleine Hechtwagen und 23 Stahlbeiwagen Halterungen für Zahnboxen eingebaut.

Nach dem Stand vom 31. 12. 1965 sind bis auf

- 27 große Hechtwagen
- 27 kleine Hechtwagen
- 1 ET 57 (Termin Anfang Januar 1966)
- 3 ET 44 (unmittelbar nach HU)
- 20 Normaltriebwagen Typ A 1 und A 2 (Langsitzer)



5 Normaltriebswagen Typ A 4 und A 5 (bis 28.2.66)  
1 " SR  
23 Stahlbeiwagen  
6 Normalbeiwagen SR

sämtliche im Einsatz befindlichen Personenwagen für den OS-Betrieb umgebaut.

#### 8.1.1.3. HU-Programm

Bei Personentrieb- und -beiwagen liegt eine Erfüllung von 104,3 % vor. Güter- und Gerätewagen sind zu Gunsten von Personenwagen zurückgestellt worden, so daß hier nur eine Erfüllung von 64,3 % zu verzeichnen ist.

#### 8.1.1.4. Sonderprogramm

Folgender Erfüllungsstand:

	Plan	Ist
ET 57 Batterieumbau	41	42
MAN-Verkabelung für Schienenbremse	14	13
MAN-Fahrersitzeinbau	5	5
Kreischa - Fahrersitzeinbau	11	11
Neuverlegung der Klingelleitung an Normalbeiwagen	25	7
Reißbremse einbauen EB 54	24	24
" " EB 57	25	25
" " Kreischa	12	12

Erfüllung: 88,5 %

Weiterhin sind nachstehende Vorhaben zusätzlich zum Plan durchgeführt worden. Damit ist auch gleichzeitig ein Ausgleich zu den Positionen geschaffen worden die nicht hundertprozentig erfüllt sind:

- Umfangreiche Reparatur am Saugwagen 3113
- GR am Kranwagen 3102
- Hilfeleistung Strab
- GR am Kran in Radsatzwerkstatt
- Außerplanmäßiger Schichtbetrieb in der Radsatzwerkstatt und -schleiferei
- OS-Umbau von 12 ET 57
- GR an Beiwagen 1348 und HU an Beiwagen 1025
- 48 Triebwagen mit heizbarem Rückspiegel
- 276 Roheisschränke über den Plan.

Das Gesamtergebnis zeigt, daß die Abt. 31, trotz des Arbeitskräftemangels, große Anstrengungen zur Planerfüllung unternahm. Der AK-Mangel wirkte sich besonders in den Betriebswerkstätten, in der Hw Trachenberge (Schlosser) sowie in der Schlosserei, Radsatzwerkstatt und elektr. Wagenrevision der Hw Tolkewitz aus. Der Zuführung von Arbeitskräften ist deshalb die größte Aufmerksamkeit zu schenken.

Der wesentliche Aufschwung in der Leitungstätigkeit führte bereits dazu, daß unter schwierigen Winterbedingungen im Januar 1966 die Abteilung 31 ihren Verpflichtungen nachkommen konnte. Dort, wo größere Schwierigkeiten eintraten erfolgte durch konkrete Maßnahmen und deren zielstrebige Realisierung, die Stabilisierung der Wagenlage.



8.1.1.5. Ökonomische Kennziffern

	<u>Plan</u>	<u>Ist</u>	<u>%</u>
Prod. Hilfsarbeiter			
Arbeitskräfte	597,0	568,0	95,14
Lohnfonds in TMDN	3.807,1	3.640,6	95,63
Durchschnittslohn	6.377,0	6.409,5	100,51
B - Personal			
Arbeitskräfte	102,1	95,1	93,14
Lohnfonds in TMDN	679,3	621,4	91,48
Durchschnittslohn	6.653,0	6.534,0	98,21

Arbeitsproduktivität

Die AP wurde mit 101,57 % erfüllt

Nutzen aus Neuerervorschlägen

eingereichte NV	106
realisierte NV	72
Ø Laufzeit in Tagen	18,0
Nutzen in MDN	53.687

8.2. Abteilung Kraftfahrzeuge

8.2.1. Erfüllung des technischen Programms

8.2.1.1. Technischer Koeffizient

Der TK im Jahresdurchschnitt

	Planwert	Istwert
KOM	83,6 %	85,8 %
Obus	81,9 %	85,3 %

Daraus ergibt sich eine Erfüllung des TK:

KOM	102,8 %
Obus	104,4 %

8.2.1.2. Reparaturprogramm

Durchsichten-Programm:	Plan:	2157 Fahrzeuge
	Ist:	2080 "
	Erfüllung:	96,4 %
GR-Programm:	Erfüllung:	100.00. %

8.2.1.3. Sonderleistungen

Für Unfallschädenbeseitigung sind zusätzlich zum Plan noch 9556 Stunden geleistet worden. In Hw Blasewitz Baudurchführung von Waschsäulen mit 1500 Std. In Kfz.-Werkstatt Mickten ist das Eingleisfahrzeug aufgebaut worden.



Die Fahrzeugbereitstellung in Abt. 32 war im Jahresverlauf einige Male sehr gefährdet. Aufbauschäden, besonders an den KOM "Ikarus 66" und Beseitigung größerer Unfallschäden an allen Fahrzeugtypen mußten trotz größter AK-Schwierigkeiten bewältigt werden.

Durch zielstrebig eingeleitete Maßnahmen (Bildung von Sonderbrigaden mit schwerpunktmäßiger Aufgabenstellung) gelang es jedoch, diese Schwierigkeiten zu überwinden.

#### 8.2.1.4. Ökonomische Kennziffern

	Plan	Ist	%
Prod. Hilfsarbeiter			
Arbeitskräfte	311,5	299,0	96,15
Lohnfonds in TMDN	1.945,0	1.842,0	94,70
Durchschnittslohn	6.244	6.161	98,67
B - Personal			
Arbeitskräfte	68,2	68,8	100,88
Lohnfonds in TMDN	432,4	401,4	92,83
Durchschnittslohn	6.340	5.834	92,02

#### Arbeitsproduktivität

Die AP wurde mit 103,06 % erfüllt

#### Nutzen aus Neuerervorschlägen

Eingereichte NV	88
Realisierte NV	52
Ø Laufzeit in Tagen	30,2
Nutzen in MDN	57.545

### 8.3. Abteilung Gleisbau

#### 8.3.1. Erfüllung des Technischen Programmes

##### 8.3.1.1. Investitionen

	Plan		Ist	
	eigene Arbeitskräfte	fremde Arbeitskräfte	eigene Arbeitskräfte	fremde Arbeitskräfte
<u>Leistung der Gleisbauer</u>				
Neubau von Gleisen (Gleis- schleife Diebweg) m. einf. Gleis	-	990	-	1013
Zusatzleistungen NStdn.	-	-	158,5	-
<u>Leistung der Steinsetzer</u>				
Pflaster herst. ohne Aufbruch m <sup>2</sup>	-	-	-	250
<u>Leistung der Schweißer</u>				
E-Stöße herst., Stück	30	-	19	-
At-Stöße herst., Stück	160	-	191	-





8.3.1.2. <u>Generalreparaturen</u>	Plan		Ist	
	<u>eigene</u> <u>Arbeitskräfte</u>	<u>fremde</u> <u>Arbeitskräfte</u>	<u>eigene</u> <u>Arbeitskräfte</u>	<u>fremde</u> <u>Arbeitskräfte</u>
<u>Leistung der Gleisbauer</u>				
Planwerte entsprechend der Plankorrektur vom 18.11./2.12.65 Die Zahlen in ( ) sind Werte des ursprünglichen Planes.				
Schienenauswechslung mit Unterbau- erneuerung m. einf. Gleis	152 (200)		152	306
desgl. ohne Unterbauerneuerung m. einf. Gleis	20330 (11300)	(13078)	10160	9628,5
Gleis durcharbeiten m. einf. Gleis	(1000)	(500)	762,5	566,0
Zusatzleistungen Normstdn.	1650	-	10211,0	-
<u>Leistung der Steinsetzer</u>				
Pflaster herst. ohne Aufbr. m <sup>2</sup>	24000	6000	23134	1522
<u>Leistung der Schweißer</u>				
E-Stöße, Stück	965	-	1362	-
At-Stöße, Stück	3425	-	2656	-
8.3.1.3. <u>Laufende Unterhaltung</u>				
<u>Leistung der Gleisbauer</u>				
Schienenäuswechslung ohne Unterbauerneuerung m. einf. Gleis	1500	400	887,5	179
Gleis durcharbeiten m. einfach. Gleis	1600	200	3031,5	643
Zusatzleistungen (einschl. Winterdienst Normstdn.	41390	2000	47913	-
<u>Leistung der Steinsetzer</u>				
Pflaster herst. ohne Aufbruch m <sup>2</sup>	6000	600	3005	605
Pflasterreparaturen mit Aufbruch u. Festlegen der Gleise m <sup>2</sup>	22970	11000	23291	9466
Zusatzleistungen (einschl. Winterdienst) Normstdn.	13952	-	14716	-



<u>Leistung der Schweißer</u>	Plan		Ist	
	eigene Arbeitskräfte	fremde	eigene Arbeitskräfte	fremde
E-Stöße herst. Stück	2796	-	2238	-
At-Stöße herst., Stück	600	-	233	-
Auftragsschweißung Fahrkopf seitl. und Fahrkopfdecke m. Schiene	5533	-	5383	-
däsgl. Rillenboden und Leitschiene m. Schiene	4455	-	4308	-
Paßstücke, Stück	1200	-	1004	-
dabei Schiene auswechseln m. Schiene	5000	-	4121	-
sonst. Arbeiten, Normstdn.	5751	-	5647	-

8.3.1.4. Leistungen für Fremde

Leistung der Gleisbauer

Gleis herstellen m. einfach. Gleis	-	-	2364	-
---------------------------------------	---	---	------	---

Leistung der Steinsetzer

- - - -

Leistung der Schweißer

E-Stöße, Stück	30	-	12	-
At-Stöße, Stück	500	-	237	-

8.3.1.5. Sonstige Gleisunterhaltung

Schienenreinigungswagen, Saugleitung in km Gleis	20000	-	19977	-
Schienenschleifwagen, Schleifleistung in km, Gl.	20000	-	41185	-
Kurvenschmierern, Schmierkm.	10500	-	14930	-



8.3.1.6. <u>Störfreimachung</u>	Plan		Ist	
	eigene	fremde	eigene	fremde
	Arbeitskräfte		Arbeitskräfte	
Herstellung von Gleisanlagen und Gleisanlageteilen Leistungseinheiten	135	-	134,3	-

8.3.2. Gleislänge - Stand vom 31.12.65

Betriebsgleis im Linienverkehr	284.906,0 m
Betriebsgleis nicht im Linienverkehr	4.709,2 m
Gütergleis Verkehrsbetriebe	3.984,1 m
"           Privatanlagen	824,3 m
Bahnhofsgleise	22.070,3 m
Werkstattgleise	4.074,0 m
gesamte Gleislänge im Betrieb	320.508,7 m
totes Gleis, nicht befahrbar	1.834,1 m
Privatgleis, in Betrieb	1.234,5 m
"           totes Gleis	72,0 m
Gleislänge insgesamt	323.709,3 m

8.3.3. Ökonomische Kennziffern

8.3.3.1. Prod. Hilfsarbeiter	Plan	Ist	%
Arbeitskräfte	291,0	277,4	95,33
Lohnfonds in TMDN	2.016,3	1.993,4	98,86
Durchschnittslohn	6.929	7.186	103,71

8.3.3.2. B-Personal

Arbeitskräfte	69,4	69,7	100,43
Lohnfonds in TMDN	454,3	452,4	99,58
Durchschnittslohn	6.546	6.491	99,16

8.3.3.3. Arbeitsproduktivität

Die AP wurde mit 104,22 % erreicht.  
Nutzen aus Neuerervorschlägen

Eingereichte NV	69
realisierte NV	16
Ø Laufzeit in Tagen	51,9
Nutzen in MDN	110.320



8.4. Abteilung Stromversorgung  
=====

8.4.1. Erfüllung des techn. Programms

8.4.1.1. GR-Vorhaben

Umbau der Fahrleitungsanlagen	Stübel-Allee Nürnberger Straße Bahnhof Trachenberge Paul Gruner-Straße		
Fahrdrahtauswechslungen	Coschützer Strecke Pillnitzer Strecke Bautzner Straße Obus-Strecke	4,0 4,1 1,6 1,0	km km km km

In den Bahnwerken:

Bw Neustadt	5. Gleichrichtereinheit (1. Bauabschnitt) Umbau der 30 kW-Anlage (1. " )
Bw Niedersedlitz	Umbau der 600 V-Streckenverteilung Einbau einer Automatik Ersatz der Glasgleichrichter 1 und 2 durch Eisengleichrichter
Bw Räcknitz	Fertigstellung der Fernsteuerung mit Bw West
Bw West	Umbau der Schaltfelder für Gleichrichterabzweigung
Bw Johannstadt	Aufstellung eines Durogerüsts für 27 Zellen Montage der Schnell- und Trennschalter.

8.4.1.2. Investitionen

Aufstellen von 6 beleuchteten H-Säulen	
" " 53 " H-Schildern	
7 Wartehallen beleuchten	
20 Sprechanlagen in KOM	
4 E-Weichen installiert	
Erweiterung des Kabelnetzes um 7,4 km.	

8.4.1.3. Sonderaufgaben

- Gleisschleife Diébsteig (Verlegen der Fahrleitung, der Licht-, Telefon- und Kabelleitungen)  
Gleisschleife Übigau (Aufstellen der Fahrleitungsmasten)  
Waschanlage Bühlau installieren  
Erledigung von umfangreichen Arbeiten durch Umzug der Abt. 35 nach To.  
Hauptsächlichste nichtgeplante Leistungen für Fremde
1. Schwerglasttransporte (Absichern der Oberleitung)
  2. Hilfeleistungen bei der Elektrifizierung der DR.





8.4.1.4. LU-Vorhaben

Alle Arbeiten der laufenden Unterhaltung an Fahrleitungsanlagen und sonstigen elektrischen Einrichtungen sind planmäßig durchgeführt worden.

In der Abteilung 34 konnten die planmäßigen Arbeiten erfüllt werden. Jedoch gilt auch hier, daß sich Planänderungen im laufenden Jahr sehr ungünstig auf die laufenden Vorhaben auswirken können.

Dem vorbildlichen Einsatz dieser Abteilung war es mit zu verdanken, daß die Gleisschleife Diebsteig in Betrieb genommen werden konnte.

Des Weiteren sind eine Vielzahl zusätzlicher, nicht geplanter Arbeiten durch die Elektrifizierung der DR durchgeführt worden.

8.4.1.5. Ökonomische Kennziffern

	Plan	Ist	%
Prod. Hilfsarbeiter			
Arbeitskräfte	150,0	140,1	93,40
Lohnfonds in TMDN	977,1	925,6	94,73
Durchschnittslohn	6.514	6.607	101,43
B - Personal			
Arbeitskräfte	39,7	40,1	101,01
Lohnfonds in TMDN	291,6	290,9	99,76
Durchschnittslohn	7.345	7.254	98,76
Arbeitsproduktivität			
Die AP wurde mit 99,32 % erfüllt			
Nutzen aus Neuerervorschlägen			
Eingereichte NV	25		
realisierte NV	13		
Ø Laufzeit in Tagen	46,4		
Nutzen in MDN	4.480		

8.5. Gruppe Hochbau

8.5.1. Erfüllung des techn. Programms

8.5.1.1. Erweiterung der Grundmittel

Alle Vorhaben, außer Arbeitsgruben Mickten, konnten planmäßig erfüllt werden.

Gesamterfüllung: 104,7 %.

8.5.1.2. Erhaltung der Grundmittel

Alle vorgesehenen Maßnahmen, außer Umbau Kfz. Mickten, welche entfällt, sind zu 100,9 % erfüllt worden.

Hinzu kamen folgende Maßnahmen:

2.000 l Boiler Naußlitz / Boiler Waltherstraße



8.5.1.3. Laufende Unterhaltung

Zu Gunsten der Vorhaben Erweiterung und Erhaltung der Grundmittel und um die Durchführung der zusätzlichen betriebswichtigen Maßnahmen zu sichern, sind nur die dringenden LU-Arbeiten durchgeführt worden. Die Erfüllung daher mit 85,4 %.

8.5.1.4. Zusätzliche - außerplanmäßige - Arbeiten

An wichtigen, außerplanmäßigen Arbeiten sind u.a. fertiggestellt:

- Kindergarten Trachenberge
- " Waltherstraße
- Bahnwerk Neustadt
- Rolladentor Naußlitz
- Wagenwaschanlage Tolkewitz

Die zu diesen zusätzlichen Maßnahmen erteilten Aufträge sind zu 100 % erfüllt.

Als Schwerpunkt des Jahres 1965 waren die Verkehrshäus'chen

- Heller in Verbindung mit Gleisschleife
- Avenariusstraße
- Willi-Ermer-Platz und
- Umbau Weißig

zu betrachten.

Durch Inbetriebnahme dieser Verkehrshäus'chen mit Aufenthaltsraum, Waschgelegenheit und Austrittsgelegenheiten mit Wasserspülung konnte für das Fahrpersonal eine wesentliche Diensterleichterung geschaffen werden.

In Bühlau und Tolkewitz konnte für das Küchenpersonal durch den Einbau je eines elektrischen Essenaufzuges eine bedeutende Arbeitserleichterung erreicht werden. Der Transport der schweren Essenkübel durch Hausfluren, Treppe und Werkstatträume entfällt.

Die Arbeiten in der Spritzlackiererei Trachenberge wurden abgeschlossen. Die Anlage arbeitet einwandfrei und entspricht in jeder Weise den technischen Ansprüchen.

Die Erweiterung der Aschegrube Trachenberge wurde ebenfalls den Forderungen des Brandschutzes entsprechend durchgeführt.

Der Einbau einer Druckerhöhungsanlage im Hochhaus und umfangreiche Hofpflasterungen einschl. Beschleunigung im Bereich der Gleisbauabteilung beseitigten jahrelange Mißstände.

Die LU-Mittel wurden sehr sparsam in Anspruch genommen und alle Arbeitsschutzmaßnahmen restlos durchgeführt. Bei einer Inanspruchnahme von 85,4 % konnten die Kosten in den Abteilungen und Gruppen gesenkt werden.

Die Eigenleistungen der Gruppe waren sehr gut.

Die Produktivstunden der A-Kräfte wurden mit 104,8 % abgeschlossen.

Der Krankenstand war im Jahre 1965 als gut zu bezeichnen. Von 3760 Stunden (eingeplant) fielen nur 2028 Stunden = 53,9 % an.

Die NAW-Stunden wurden mit 231,1 % = 430 Stunden übererfüllt.

Wenn der Betriebsplan 1965 in allen Teilen trotz laufender Planänderungen, Material- und Arbeitskräftemangel übererfüllt werden konnte, ist es darauf zurückzuführen, daß mit Hilfe des Wettbewerbes im Kampf um den Staatstitel



### Kollektiv der sozialistischen Arbeit

diese hervorragenden Leistungen aufzuweisen sind.

#### 8.6. Industriebahn

Im Monat Dezember konnte das Soll der Verschubgebühren durch erhöhte Eingänge erfüllt werden. Die Einnahmen betragen 21.512,55 MDN. Im Gleisbau konnten für Fremdfirmen im IV. Quartal keine Arbeiten durchgeführt werden, da unsere Planbauten für 1965 bis Dezember abschliessend realisiert werden mußten. Durch den enormen Rückgang der Eingangs- sowie Ausgangswagen im letzten Quartal konnte der Plan von 268.000,00 MDN nicht erfüllt werden. Vereinnahmt wurden 254.395,40 MDN, so daß ein Minus von 13.604,60 MDN zu verzeichnen ist.

Die Industriebahn konnte in den letzten 10 Jahren ihr Plansoll laufend erhöhen und hat nie mit Minus abgeschlossen. Im Jahre 1965 war durch grössere eigene Gleisbauarbeiten weniger Zeit für den Gleisbau bei Fremdfirmen vorhanden, sodaß auch hierbei ein Teil der Mindereinnahmen mit in Betracht gezogen werden muß.

Im Jahre 1965 wurden von der Gleisbaubrigade mit zusätzlicher Hilfe von Rangierpersonal 800 Normal- und 160 Weichenschwellen ausgewechselt, sowie 300 m Gleis von 5 a auf Reichsbahnoberbau S 49 neu verlegt. Beim Abbruch der alten und dem Einbau der neuen Gleisbrückenwaage hat die Gleisbaubrigade ebenfalls einen Monat Hilfsarbeiten durchgeführt. Durch den Bau der Fernheizdampfanlage sowie der Malerarbeiten beim Erneuern des Lokschuppens und seiner sämtlichen Räumlichkeiten wurde die Gleisbaukolonne ebenfalls zu Aufräumarbeiten in größerem Umfang mit herangezogen.

Wegen völligen Verschleißes mußte die Radeberger Lok einer größeren und gründlichen Reparatur unterzogen werden, wobei die Achsen mit den Achslagern nach dem Bw Dresden-Friedrichstadt gebracht werden mußten. Der Einbau und die Erneuerung sämtlicher Ersatzteile wurde von uns selbst durchgeführt und zur vollen Zufriedenheit von dem Maschinenamt der Reichsbahn abgenommen und für den Betriebseinsatz freigegeben. Bei dieser Großreparatur in eigener Regie konnten große Summen eingespart werden, was auch bei der Betriebsleitung anerkannt und durch eine Prämierung der beteiligten Kollegen gewürdigt wurde.





## 8.7. Abteilung Materialwirtschaft und Absatz

### 8.7.1. Allgemein

Im Berichtsjahr erfolgte der Umzug der Materialversorgung vom Hochhaus nach dem Objekt Tolkewitz (Bahnwerke) sowie der Umzug der Zentralkartei Tolkewitz von der Hauptwerkstatt nach dem Objekt Bahnwerke. Der Leiter der Abteilung wurde per 30. 3. 1965 zur ZPO abgezogen. Diese Maßnahmen machten Veränderungen der personellen Besetzung und der Struktur in der Materialwirtschaft notwendig. Danach bestehen die Gruppen:

351	Materialversorgung
352	Hauptlager Tolkewitz
354	Materialabrechnung

und die Sachgebiete:

3511	Materialplanung
3512	Absatz
3513	Schneiderwerkstatt

Die räumliche Zusammenlegung der Materialversorgung und der Materialkartei wurde versuchsweise vorgenommen, was sich in der Zwischenzeit auch bewährt hat. Die Einführung der neuen kombinierten Dispo- und Abrechnungskartei ist abgeschlossen und ab 1.1.66 wirksam. Ein weiterer Schritt zur komplexen Arbeit in der Materialwirtschaft wurde damit erreicht.

### 8.7.2. Materialplanung

Die Material- und Ausrüstungsbilanz für 1966 mußte im Juli von uns als Leitbetrieb für den Bezirk Dresden erstellt werden. Der Kreis der von uns zu betreuenden Betriebe erweiterte sich noch auf die Taxi- und Fährbetriebe.

Die Qualität der Materialplanung der Abteilungen ist besonders in der Abteilung 31 und 33 gegenüber der vergangenen Jahre schlechter. Der Verbrauch liegt weit unter den Planzahlen bzw. erfolgten die Entnahmen nicht zu den vorgesehenen Terminen, so daß die Planbestände das ganze Jahr hindurch überschritten wurden. Die Ursachen sind ungenügende Abstimmung des Arbeitskräfte-, Leistungs- und Materialplanes. Erschwerend ist, daß die Kennziffern hierfür den Abteilungen nicht rechtzeitig vorliegen.

### 8.7.3. Materialversorgung

Die Zusammenarbeit mit dem übergeordneten Organ, Rat des Bezirkes Dresden, Abteilung Verkehr, in der materialtechnischen Versorgung ist als gut zu bezeichnen. Nachforderungen von Materialfonds, angeforderte Hilfe in der Beseitigung von besonderen Materialengpässen wurden sofort bearbeitet und mit entsprechender Begründung an die staatlichen Stellen weitergegeben.

Besondere Materialengpässe traten vorübergehend auf, bei Autoreifen neu und runderneuert in der Größe 1100 x 20 für KOM. Croni-Elektroden für Auftragsschweißung, Bremsbeläge für Straßenbahnwagen, Straßenbahnriemenschielen, Motor- und Achsrollenlager sowie alle Sorten Federn. Diese Engpässe konnten durch besondere operative Einsätze, sozialistische Werks-





hilfe und zum Teil durch die Einschaltung höchster staatlicher Stellen bis zu einem gewissen Zeitpunkt beseitigt werden. Zusätzliche Beschaffung erheblicher Mengen Gleisbaumaterial für die Gleisschleife Diebweg sind termingemäß erfolgt, obwohl die Bestelltermine überschritten waren.

Der Einlagerungsvertrag mit dem Dresdner Eisen- und Stahlhandel mußte auf Weisung der Finanzrevision gekündigt werden. Diese Maßnahme wirkt sich zweifellos nachteilig auf die Versorgung der technischen Abteilungen in metallurgischen Erzeugnissen aus, da der Dresdner Eisen- und Stahlhandel keine Kleinverkaufslager für diese Erzeugnisse unterhält.

Der Baugruppenaustausch im Kfz.-Sektor wurde erweitert. Alle laufenden Aufträge und Bestände dieser Ersatzteile mußten überprüft und nach dem neuesten Bedarf abgestimmt werden. Verkaufsangebote sind erteilt.

Die Wintervorbereitung wurde rechtzeitig getroffen. Brennmaterial, Streusalz und Auftaumittel waren ausreichend vorhanden. Der innerbetriebliche Transport von Kohle zu den betrieblichen Brennstellen führte vorübergehend zu Schwierigkeiten. Die Verbindung zu den Betriebswerkstätten wurde weiterhin aufrecht erhalten. Bei Engpässen konnte weitgehendst sofortige Hilfe erteilt werden.

Es erfolgte die Wiedereinführung von Materialfonds für volkswirtschaftlich wichtige Positionen. Dadurch war die Einführung der Materialkontingentkartei und die Überwachung der Auftragserteilung in Höhe der staatlichen Fonds notwendig. Fondsnachforderungen machten sich bei Stahlrohr, Drahtseile, Holz und keramischen Rohren erforderlich. Die Lieferanteile für Kabel wurden 1965 nur zum Teil für kleine Querschnitte ausgegeben. Aufträge für 1966 konnten deshalb nicht erteilt werden.

Eine entscheidende Qualitätsverbesserung konnte beim Bezug von Bremsklötzen durch Wechsel des Herstellerbetriebes erreicht werden. Der neue Bremsklotz vom Eisenwerk Arnstadt hat gegenüber den bisher gelieferten eine doppelte Laufleistung, wodurch wesentliche Einsparung von Reparatur- und Materialkosten erzielt wurde.

Mit Vertragsstrafen wegen Lieferverzug wurden 7 Betriebe mit einer Gesamtvertragsstrafe von MDN 1.290,32 belegt. Diese Summe wurde auch in voller Höhe bezahlt.

Bei der Beschaffung von Zahlboxen für den OS-Betrieb traten keine besonderen Schwierigkeiten auf. Die Lieferung der mit der Firma H. Dette, Berlin-Weißensee, vertraglich gebundenen Menge von 655 Stück erfolgte zu den festgelegten Terminen. Darüber hinaus konnte noch ein Auftrag von 115 Stück Zahlboxen beliefert werden.

#### 8.7.4. Schrottaufkommen

Die Schrottauflage des Betriebes betrug:

2 100	t	bei Stahlschrott und Gußbruch
80	t	bei NE-Metallschrott

Erfüllung:

2 301	t	bei Stahlschrott und Gußbruch
102,2	t	bei NE-Metallschrott

Die Übererfüllung konnte erreicht werden, durch den erweiterten Gleisausbau und insbesondere durch eine Schrottsonderaktion mit dem Motto "Betrieb frei von Schrott bis zum Tag der Republik", wobei insgesamt 990 t Schrott aus



allen Objekten des Betriebes gesammelt und antransportiert werden konnten.

### 8.7.5. Massenbedarfsgüter

Der Plan Massenbedarfsgüter 1965 in Höhe von 187,0 TMDN wurde mit 179.368,- MDN = 95,92 % erfüllt.

#### Untergliederung

Position	Plan 1965		Erfüllung		% zum Plan
	Stück	TMDN	Stück	TMDN	
Eisschränke	900	117,0	808	104,8	89,6
Kinderhosen	4500	67,0	4764	65,7	107,8
Einachswagen	400	9,6	370	8,9	98,0

Die Nichterfüllung bei Eisschränken ist auf den Abzug der Eisschrankbrigade in den Wagenbau im Mai des vergangenen Jahres zurückzuführen. Änderungen der abgeschlossenen Verträge konnten durch Verhandlungen ohne Sanktionen vonseiten der Vertragspartner erreicht werden.

Auf Anweisung der Direktion wurde beim Rat des Bezirkes Dresden Antrag zur Einstellung der Produktion von Eisschränken und Einachswagen gestellt. Nach Abstimmung mit dem Zentralen Warenkontor Haushaltswaren Berlin wurde uns die Genehmigung zur Einstellung der Produktion erteilt.

Für 1966 verbleibt die Fertigung von Kinderhosen sowie die Aufarbeitung der restlichen Materialbestände für Eisschränke und Einachswagen.

### 8.7.6. Hauptlager

Durch Abgang des bisherigen Lagerleiters wurde der 1. Materialplaner als Leiter des Hauptlagers eingesetzt. Zur Verbesserung der Materialbereitstellung wurde nach einem Erfahrungsaustausch mit den Verkehrsbetrieben Leipzig das A-Lager Tolkwitz in ein Bereitstellungslager für die Hauptuntersuchungen der Hauptwerkstatt umgewandelt und weiterhin 3 Handlager im Schalterbau, in der Hechtwagenbrigade und im Fließband eingerichtet.

An Mängelanzeigen wurden 28 wegen Mengendifferenzen und 5 wegen Qualitätsmängel erteilt. In allen Fällen wurde Ersatz geleistet.

Inventuren im Hauptlager und in den Betriebswerkstätten erfolgten entsprechend des Inventurplanes. Dabei wurden für:

	4.539,-	MDN	+	Differenzen
und	2.737,-	"	-	"

festgestellt.



### 8.7.7. Materialabrechnung

In der gesamten Abrechnungskartei Tolkewitz und Blasewitz erfolgte eine Überprüfung und Berichtigung der Materialverrechnungspreise. Wertveränderungen ergeben sich bei 1 065 Artikeln.

Werterhöhung :	67.436,81	MDN
Wertminderung:	<u>35.460,21</u>	MDN
Saldo der		
Werterhöhung :	31.976,60	MDN

Diese Wertdifferenzen sind Auswirkungen der Industriepreisreform. Der Bestand und Verbrauch in diesen Registern stieg entsprechend an, so daß eine Berücksichtigung bei der Festlegung des Richtsatzplanes für 1966 erfolgte.

Von der Materialabrechnung wurden im Berichtsjahr in allen Materialgruppen die Bestände ermittelt, die seit 1. 1. 1964 ohne Bewegung lagern. Des weiteren erfolgte im Register 17 - elektrische Ausrüstung Strab - infolge der anhaltenden hohen Überplanbestände im Monat November eine besondere Überprüfung der Bestände, wonach es möglich war, Stornierungen und Berichtigungen der laufenden Aufträge vorzunehmen.

### 8.7.8. Entwicklung der Materialbestände

Aus der Bestandsentwicklung ist zu ersehen, daß das Material für den Gleisbau die Einhaltung der Planbestände negativ beeinflusste. Laufende Veränderungen der Bautermine führten zu Überplanbeständen und machten operative Beschaffungsaufgaben notwendig.

Das plötzliche Ansteigen der Bestände ab Februar hat seine Ursache in der Umbewertung der Materialbestände durch die Industriepreisreform. Im übrigen Reparaturmaterial liegen die erhöhten Bestände überwiegend in der Abteilung Schienenfahrzeuge. Zum Zeitpunkt der Bestellaufgabe war der Arbeitskräftemangel in der Abteilung noch nicht bekannt. Die Planrückstände sollten aufgeholt werden, was jedoch nicht erreicht wurde. Geplantes Material wurde deshalb nur teilweise verbraucht. Der konstante Überplanbestand im Reparaturmaterial ab Juli hat seine Ursache darin, daß auf Weisung der Planbestand Reparaturmaterial zugunsten von Schienen um 140 TMDN gesenkt wurde.

Seit Beginn des Jahres haben wir die gesamten Bestände insbesondere die Konten, welche hohe Überplanbestände ausweisen, überprüft und gemeinsam mit den Abteilungen die Positionen, welche keine Bewegung ausweisen, zum Verkauf angeboten bzw. Verschrottung beantragt. An Umlaufmitteln wurden 1965 für 108 055,- MDN angeboten.

Durchgeführte Verkäufe :	20.189,36	MDN
Durchgeführte Verschrottungen :	15.837,77	MDN.



## 9. Wettbewerbe, Erfindungs- und Vorschlagswesen

=====

### 9.1. Entwicklung des sozialistischen Wettbewerbes im Jahre 1965

Schwerpunkt für alle Bereiche des Betriebes war: durch richtige konkrete Zielstellung im sozialistischen Wettbewerb die Voraussetzungen für die Erfüllung der Hauptaufgabe - Durchführung der geplanten Verkehrsleistung - zu schaffen. Höhepunkte dabei waren der 20. Jahrestag von der Befreiung vom Faschismus und das 20-jährige Bestehen des FDGB.

Deshalb wurde der Komplexwettbewerb zwischen den Verkehrsbereichen und den entsprechenden Instandsetzungsabteilungen ständig weiterentwickelt.

Im Wettbewerb zwischen der Abteilung 21 und 31 waren die Hauptziele die tägliche Bereitstellung der geforderten Anzahl der Fahrzeuge von seiten der Abteilung 31 und tägliche Einsatz der geplanten Fahrzeuge von seiten der Abteilung 21 sowie Senkung der einrückenden Schadwagen von der Strecke.

Im Jahre 1966 wird der Wettbewerb durch noch besseren materiellen Anreiz größere Erfolge bringen.

Die 77 Brigaden der Abteilung Verkehr kämpfen untereinander um die Erfüllung der Produktivstunden, die Qualität des verkehrsunfallfreien Fahrens und der aktiven Teilnahme an der Neuererbewegung.

Von den 77 Brigaden sind 16 verkehrsunfallfrei gefahren,  
29 Brigaden haben keine Betriebsunfälle,  
19 Brigaden kämpfen um den Staatstitel.

Davon werden 2 Brigaden zum 20. Jahrestag der Sozialistischen Einheitspartei ausgezeichnet.

In der Abteilung 22 standen 15 Brigaden im Wettbewerb. Die Grundlagen sind dieselben wie in der Abteilung 21. Zusätzlich wird der Kampf noch um die Senkung der Reparaturkosten und des Kraftstoffverbrauches geführt. Insgesamt konnten hier rund 389.000,- MDN Einsparung erzielt werden. Die Produktivstunden wurden mit 100,8 % erfüllt. Die Reparaturkostensenkung betrug 7,2 %.

Unbefriedigend ist der Kampf gegen die Verkehrsunfälle geführt worden. Sie stiegen um 25 % an, während die Schadensumme auf 197 % gestiegen ist.

Dem Konto Junger Sozialisten konnten ca. 35.000,- MDN' zugeführt werden.

In der Abteilung 31 kämpfen 4 Brigaden in der Hauptwerkstatt Tolkewitz um den Staatstitel.

In der Abteilung 32 ist ebenfalls die Hauptkennziffer die Erfüllung des technischen Koeffizienten.

Aus der o.a. Gegenüberstellung ist ersichtlich, daß es gelang, durch gute Konzentration und gründliche tägliche Auswertung diese Kennziffer überzufüllen.

Die Produktivstunden wurden im wesentlichen erfüllt bzw. übererfüllt und es konnten rund 45.600,- MDN dem Fonds des Siebenjahrplanes zugeführt werden, dem Konto Junger Sozialisten ca. 26.000,- MDN.

In der Abteilung 32 kämpfen 4 Brigaden, allerdings nur in der Hauptwerkstatt Blasewitz, um den Staatstitel. Durch gute Vorbereitung des Wettbewerbes für 1966 ist es gelungen, daß 4 weitere Brigaden den Kampf um den Staatstitel aufnehmen.





In der Abteilung 33 sollte der Wettbewerb nach dem Erzeugnisprinzip mit dem Hauptziel Senkung des Stunden- und Kostenaufwandes pro Meter Gleis geführt werden. Dieser Wettbewerb wurde nicht wirksam, sondern es wurde nur der Wettbewerb auf die Erfüllung der Produktivstunden orientiert.

Durch die Senkung der Ausfallstunden bzw. Erfüllung der Produktivstunden konnten rund 7.000,- MDN dem Fonds des Siebenjahrplan zugeführt werden.

Im IV. Quartal, wie in allen anderen Bereichen, wurde auch in der Abteilung 33 zu Ehren des 20. Jahrestages der SED begonnen, den Wettbewerb für 1966 zu organisieren.

Vorbildlich ist die im Entwurf vorliegende Einbeziehung aller Bereiche, wie Konstruktion, Technologie, Arbeitsvorbereitung usw. Diese Form steht jetzt in allen technischen Bereichen zur Diskussion.

Die wichtige Gruppe der Bauabteilung, der Werkplatz Reick hat durch gute Wettbewerbsführung erreicht, daß das Programm übererfüllt werden konnte. Geplant waren 130 Einheiten. Fertiggestellt wurden 134,3 Einheiten.

Die Betriebsunfälle konnten von 11 auf 5 gesenkt werden und die 63 in der Produktion tätigen Kollegen sparten 4.724,- MDN ein.

3 Brigaden des Werkplatzes Reick kämpfen in der Bauabteilung um den Staatstitel. Im Gleisbau haben sich durch intensive massenpolitische Arbeit in Einzelgesprächen und mit Brigaden 3 weitere Brigaden verpflichtet, im Jahre 1966 um den Staatstitel zu kämpfen.

In der Abteilung 34 konnte das Hauptziel - Steigerung der Arbeitsproduktivität - auf 105 % nicht erfüllt werden. Es wurden nur 103,4 % erreicht.

Die geplanten Ausfallstunden wurden mit rund 1.800 Stunden überzogen. Hauptursache ist der hohe Krankenstand.

Das Technische Programm konnte durch im IV. Quartal geführte Zielwettbewerbe im wesentlichen erfüllt werden.

Dem Kampf um die Betriebsunfälle wurde nicht die notwendige Aufmerksamkeit gewidmet. Das geht daraus hervor, daß der Ausfallstundenanteil von 4,6 % im Jahre 1964 auf 6,4 % im Jahre 1965 angestiegen ist.

Finanziell sieht es so aus. 1964 wurden für Lohnausgleich und Krankengeld 5.455,- MDN benötigt und im Jahre 1965 8.931,- MDN.

Auch im Jahre 1965 gelang es nicht, eine Brigade in der gesamten Abteilung zu gewinnen, welche den Kampf um den Staatstitel aufnimmt.

Die Gruppe Hochbau führte wie im Jahre 1964 geschlossen den Kampf um den Staatstitel.

Insgesamt konnte diese Gruppe ihre Verpflichtungen, welche sie im sozialistischen Wettbewerb eingegangen ist erfüllen und übererfüllen und wird deshalb am 20. Jahrestag der SED mit dem Staatstitel ausgezeichnet.

Insgesamt kämpfen in unserem Betrieb 42 Brigaden um den Staatstitel. Bis jetzt liegen die Verpflichtungen für 1966 von 55 Kollektiven vor, welche um den Staatstitel kämpfen wollen.

Die Entwicklung der sozialistischen Arbeitsgemeinschaften kann als positiv bezeichnet werden, wenn man von der Anzahl ausgeht.

Während es am Ende des Jahres 1964 12 SAG's waren, sind es Ende 1965 14 SAG's.



Unbefriedigend ist der Anteil der Produktionsarbeiter. 1964 waren es 40 %, 1965 waren es nur noch 33 %.

Positiv muß eingeschätzt werden, daß die öffentliche Verteidigung der Ergebnisse immer konkreter wird. Sehr kritisch macht das die Ständige Produktionsberatung der Abteilung 32.

Der Abschluß von Arbeitsgemeinschaften sieht so aus, daß die Arbeitsgemeinschaft "Zusammenlegung von Betriebshof Waltherstr. und Gohlis" ihre Aufgabe erfüllt hat und einen voraussichtlichen Nutzen von 30.000,- MDN erreichen wird.

Weiter haben folgende Arbeitsgemeinschaften ihre Arbeit beendet.

"Einführung des Warmspritzens von Straßenbahnwagen in Trachenberge" mit einem voraussichtlichen Nutzen von 5.000,- MDN.

"Vorbereitung der Unterlagen für den Bau einer Unterwagenwascheinrichtung in der Abteilung 32".

Hier kann noch kein Nutzen angegeben werden.

"Optimale Ausnutzung der Grundmittel".

Durch die Arbeit dieser SAG war es möglich, rund 27 Fahrzeuge auszumustern.

"Verbesserung des ökonomischen Verkehrsablaufes auf Großbaustellen", welche einen voraussichtlichen Nutzen von 150.000,- MDN bringen soll.

Wird z.Zt. durch den Hauptbuchhalter überprüft.

Die Vorbereitungen der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit für 1966 sind insgesamt besser, da es erreicht wurde, daß die Aufgaben im Planteil I des Planes Neue Technik von den zuständigen Leitern sofort mit den Kollektiven diskutiert werden, damit diese die Verpflichtung zur Erfüllung dieser Aufgaben übernehmen.

## 9.2. Erfindungs- und Vorschlagswesen

Im Jahre 1965 stand vor uns die Aufgabe, mit Hilfe der Neuererbewegung die technische Revolution in unserem Betrieb schneller mit möglichst geringem Aufwand an Arbeitszeit und Material sowie hohem ökonomischen Nutzeffekt durchzusetzen.

Es wurden insgesamt 602 Neuerervorschläge im eigenen Betrieb einschließlich der Bevölkerung eingereicht und unter Berücksichtigung der noch nicht abgeschlossenen Vorgänge aus dem Jahre 1964 standen 710 Neuerervorschläge zur Bearbeitung an. Weitere 49 Neuerervorschläge wurden aus dem überbetrieblichen Erfahrungsaustausch bearbeitet.

Durch die Realisierung und Benutzung von 235 Neuerervorschlägen konnte ein betrieblicher Nutzen von 281.178,64 MDN und ein weiterer von 15.133,45 MDN aus der Anwendung überbetrieblicher verbreiteter Neuerervorschläge ausgewiesen werden.

Mit diesem erzielten Ergebnis war es möglich, die wichtigsten Kennziffern in der Neuererbewegung gegenüber dem Vorjahr weiter zu steigern und erreichten 4,98 benutzte Neuerervorschläge pro 100 Beschäftigten und 59,65 MDN Nutzen pro Kollegen.

Die an unsere Neuerer gesetzlich gezahlte Vergütung betrug 28.040,- MDN und zusätzlich 200,- MDN in Form von Realisierungsvergütungen für die unverzügliche Einführung von Neuerungen.



Der sich seit Jahren bewährte Meister- bzw. Abteilungsfonds fand laufend Anwendung und mit dieser Maßnahme konnten 167 Neuerervorschläge = 71,1 % bis zu einer Vergütung von 75,- MDN zum Abschluß gebracht werden.

Die durchschnittliche Bearbeitungszeit der realisierten und benutzten Neuerervorschläge konnte gegenüber dem Vorjahr um weitere 3,7 Tage pro NV gesenkt werden und erreichten 40,5 Tage/NV, d.h. die zur Anwendung vorgesehenen Vorschläge wurden somit in einer kürzeren Zeit in die Praxis eingeführt.

Gegen die ausgesprochenen Ablehnungen legten 18 Neuerer Beschwerde nach § 13 der Neuererverordnung vom 31. 7. 1963 beim Betriebsdirektor ein. Davon wurden bis Jahresende 15 Beschwerden abschließend bearbeitet mit dem Ergebnis, daß 1 Neuerervorschlag nachträglich benutzt wird und somit zur Anwendung kommt.

An der Neuererbewegung beteiligten sich im Jahre 1965 insgesamt 372 Beschäftigte, davon 41 Frauen und 69 Jugendliche. Auch dieses Ergebnis läßt gegenüber dem Vorjahr eine positive Entwicklung erkennen.

Das Lernaktiv der Kfz.-Lehrwerkstatt Blasewitz fertigte für die VIII. Messe der Meister von Morgen das von der Versuchs- und Entwicklungsstelle des Kraftverkehrs Dresden entwickelte Zeichengerät für Bahnkurven, welches auf der Fachbereichs-, Bezirks- und Zentralen Messe zur Ausstellung gelangte.

In Anerkennung dieser Leistung bei der Durchsetzung des wissenschaftlich-technischen Fortschrittes wurden dem Lernaktiv eine Urkunde der Bezirks- und Zentralen Messe mit einem persönlichen Anerkennungsschreiben des Hauptverwaltungsleiters überreicht.

### 9.3. Staatliche Auszeichnungen

=====

Im Jahre 1965 wurden ausgezeichnet:

Kollege Karl Gaumnitz, Ltr.d.Hauptw.Trachenberge "Verdienter Aktivist" ausgezeichnet am 1.5.1965.

Genosse Walter Jakob, 1.Sekretär der BPO "Verdienstmedaille der DDR" am 8. Mai 1965.

"Kollektiv der soz. Arbeit"

Brigade "Jupp Angenfort" Hw. Blasewitz = 12 Koll.

Brigade "10. Jahrestag" Hw. Blasewitz = 9 Koll.

Brigade "Blitz" Strab. Wa. = 11 Frauen und 8 Männer.

"Artur-Böcker-Medaille"

Jugendfrdn. Ingrid Eidner BPO Wa. in Bronze am 20. 3. 1965

Jugendfrd. Wolfg. Scholz, ZOL in Silber am 24. 4. 1965.

Weitere 4 Jugendfreunde wurden am 12. 2. 65, 1 Jugendfreund am 20.3.65 als "Jungaktivist" ausgezeichnet.

"Ehrennadel in Silber der DSF"

am 7.5.65 - Genosse Alfred Biedermann - 11 -

am 7.5.65 - Genosse Walter Jakob, BPO

Die "Ehrennadel des DTSB" in Gold wurde am 7.5.65 dem Sportfreund Günther Schüttauf verliehen.



"Verdienstmedaille der Kampfgruppen der Arbeiterklasse der DDR" erhielten 3 Genossen.

"Ehrennadel d. Organe d. Rechtspflege" erhielten 3 Betriebsangehörige.

Zum "Internat. Frauentag" - 8.3.65

wurden 212 Kolleginnen mit Waren- und Bücherschecks ausgezeichnet.

"Medaille für Katastropheneinsatz"

am 18.9.65 Koll. Gerhard Franke - 2211 Bla

Koll. Winfried Parma - 2022 -

Kolln. Annelies Wittek - 2115 -

am 19.10.65 Koll. Herbert Rosenkranz, Werkpl. Reick

"Ehrenzeichen des DRK"

am 23.10.65 - Koll. Heinz Fischer - SV - in Silber

am 26.10.65 - Koll. Wolfg. Haenel, Werkpl. Reick - in Bronze -

Als "Aktivisten des Siebenjahrplanes" wurden

182 Betriebsangehörige, davon 23 Frauen, ausgezeichnet.

"Medaillen für ausgezeichnete Leistungen"

wurden an 35 Betriebsangehörige, davon 28 Frauen, verliehen.

#### 9.4. Berufsausbildung und Qualifizierung

=====

Anlässlich des 20. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus, dem 8. Mai 1965, gab das Lehrmeisterkollektiv einschließlich der technischen Kräfte die Verpflichtung ab, in zwei Abschnitten bis zum 28. Februar 1966, um den Staats-titel "Kollektiv der sozialistischen Arbeit" zu kämpfen.

Von diesem Tage an war die gesamte Arbeit in der Berufsausbildung, vor allem des Erzieherkollektivs, getragen, die eingegangenen Verpflichtungen qualitativ und termingerecht zu erfüllen. Besonders im Vordergrund stand die politisch-ideologische Erziehungsarbeit der Kollegen. Dabei muß immer wieder hervorgehoben werden, daß sich die Bildung der APO -18 / Berufsausbildung für das einheitlich pädagogische Wirken der Kollegen äußerst günstig auswirkt. Die durchgeführten Mitgliederversammlungen in der APO sowie das Parteilehrjahr wirkten erzieherisch auf unsere Genossen und Kollegen ein. Viele Probleme der Erziehung und Bildung wurden in den Parteiversammlungen behandelt und unklare Fragen beantwortet. Das Kollektiv festigte sich besonders mit Hilfe unserer APO. Besonders gewissenhaft wurden die Beschlüsse unserer Partei durchgearbeitet. Wir denken dabei besonders an das 7., 9., 10. und 11. Plenum. Neben den Bemühungen unsere Verpflichtung einzuhalten, arbeiteten wir zielstrebig an der Verwirklichung der EntschlieÙung der APO 18, welche zur Wahlversammlung am 1.3.1965 eingegangen wurde. Auch in dieser EntschlieÙung wurde als Schwerpunkt die politisch-ideologische Erziehungsarbeit unserer Genossen, Kollegen und Jugendlichen herausgestellt. Die politisch-ideologische Erziehungsarbeit wurde besonders in den Einführungs- und Abschlußunterricht sowie in den Lehrunterweisungen wirksam. Darüber hinaus wurde in allen Brigaden der "Zirkel Jünger Sozialisten" durch Anleitung der Kollegen Lehrmeister monatlich einmal durchgeführt.





Durch regelmäßige Schulhospitation bemühten wir uns, eine gute Verbindung zu unseren Schulen zu halten, mit dem Ziel, ein einheitliches Wirken in Schule und Betrieb zu erreichen. Der Bindung zum Elternhaus unserer Jugendlichen wurde auch im Jahre 1965 besondere Bedeutung beigemessen. Im Jahre wurden zwei Elternabende durchgeführt. Darüber hinaus erfolgten noch Elternbesuche im Betrieb und Lehrmeisterbesuche im Elternhaus. Des weiteren besuchten wir die Elternabende in der Berufsschule, um dabei gemeinsam mit den Kollegen Lehrern und mit den Eltern Gespräche zu führen.

In der FDJ-Arbeit gab das Lehrmeisterkollektiv den Grundorganisationen unseres Bereiches wirksame Hilfe und Unterstützung. Dies kam besonders bei der Durchführung von Leitungssitzungen und Lehrlingsvollversammlungen zum Ausdruck. Bei der Organisation und Durchführung weiterer FDJ-Veranstaltungen, z.B. Jahresabschlussfeiern, wurde den Jugendlichen Hilfe und Unterstützung gegeben.

Der vormilitärischen Erziehung und Bildung wurde besondere Bedeutung beigemessen. Dabei gelang es besonders in der Lehrwerkstatt Tolkewitz planmäßig das 60-Stunden-Programm, besonders mit dem 1. Lehrjahr, zu absolvieren, wobei die Schießausbildung als Schwerpunkt herausragte.

In der Lehrwerkstatt Blasewitz bemühten sich die Kollegen immer wieder die Voraussetzungen zu schaffen, daß unsere GST-Fahrzeuge einsatzbereit waren, damit die Jugendlichen, besonders des 2. Lehrjahres, in der Gruppe Berufsausbildung die Fahrerlaubnis I und V, unter guter Leitung des Kameraden Seidel, erwerben konnten.

Die Arbeit des Klubs Junger Techniker war keineswegs zufriedenstellend. Trotz größter Mühe und Anstrengung ist es hier zu noch keiner kontinuierlichen Arbeit gekommen. Trotzdem ragte die hervorragende Arbeit der Jugendlichen der Lehrwerkstatt Blasewitz und Lehrwerkstatt Tolkewitz auf der Messe der Meister von Morgen heraus. In Zusammenarbeit mit der BDK Dresden wurde ein Kurvenzeichengerät konstruiert und gebaut, welches auf der Bezirksmesse und DDR-Messe in Leipzig ausgestellt wurde. Dafür bekam die Gruppe Berufsausbildung (Lehrwerkstatt Blasewitz) zwei Urkunden.

Im vergangenen Jahr wurden die Bemühungen durch die Gruppe Berufsausbildung verstärkt, das Neuererwesen im Betrieb tatkräftig zu unterstützen. Dabei müssen wir besonders die sehr gute Gemeinschaftsarbeit unserer gebildeten sozialistischen Arbeitsgemeinschaft zur Konstruktion und Realisierung des Zyklon (Fahrscheintrenngerät) erwähnen.

Der Berufswettbewerb 1964/65 wurde auch im vergangenen Jahr erfolgreich geführt. Durch die gute Hilfe und Unterstützung des Lehrmeisterkollektivs gelang es, besonders in Mathematik, durch Förderstunden das Niveau besonders der Lehrlinge, welche vor der Facharbeiterprüfung standen, zu heben. Der BWB 65/66 wurde sehr gut vorbereitet und im Oktober eröffnet. Besonders günstig für die Erziehungsarbeit wirkte sich die Vereinbarung über Leistungszuschläge aus.

Besondere Anstrengungen wurden in der Berufswerbung unternommen. Dabei gingen die Bemühungen dahin, unter allen Umständen den Einstellungsplan für den 1.9.1966 zu erfüllen.

Folgende Kolleginnen und Kollegen wurden ausgezeichnet.

1. Mai 1965 als Aktivist des Siebenjahrplanes - Kollege Lehmann und Felgenhauer.

8. Mai 1965 als Aktivist der Ersten Stunde - Kollege Beyer und Böhmer, Koll. Crzegorzewski.

16. Jahrestag am 7.10.1965 als Aktivist des Siebenjahrplanes - Kollegin Granzow, Kollege Bär und Hoffmann.



Das Ferienlager für die Lehrlinge wurde in zwei Belegungen vom 17. 7. bis 14. 8. 1965 in Juliusruh für insgesamt 80 Lehrlinge erfolgreich durchgeführt.

Ab 1.11.1965 wurde Kollege Hoffmann als Oberwerkmeister an die Abteilung 31 abgegeben. Kollegin Kohl nahm am 1.11.1965 ihre Tätigkeit als Direktionssekretärin beim Ökonomischen Direktor auf.

Im Rahmen des NAW bemühten sich die Kollegen und Jugendlichen der Gruppe Berufsausbildung, ihre abgegebenen Verpflichtungen zu erfüllen. Besonders hervorzuheben sind die gezeigten Leistungen in der Hackfruchternte im Patenort Bärwalde und in Großenhain.

Die Lehrpläne der Gruppe Berufsausbildung wurden im Jahr 1965 erfüllt. Die Bestätigung dazu wurde vom Rat der Stadt, Abteilung Volksbildung und Prüfungswesen gegeben.

Aus den Darlegungen ist zu erkennen, daß sich die Gruppe Berufsausbildung in guter kollektiver Zusammenarbeit bemühte, die an sie gestellten Forderungen in bezug auf allseitige Erziehung und Bildung der Jugendlichen gerecht zu werden. Das 11. Plenum des ZK unserer Partei zeigt uns jedoch ganz klar, daß man mit dem bereits Erreichten nicht zufrieden sein kann und das weitere große Anstrengungen, besonders in der Erziehung und Bildung notwendig sind, um in der 2. Etappe des ökonomischen Systems bei der Vollendung des Aufbaues des Sozialismus die gestellten Ziele zu erreichen. Dabei gilt es ganz besonders, als ersten Schwerpunkt unsere Brigadeverpflichtung termingemäß zu erfüllen, um den Staatstitel "Brigade der sozialistischen Arbeit" zum Tag des Lehrers zu erhalten.

1. Erfüllung der Lehrpläne:

Zur Facharbeiterprüfung I und II/65 wurden insgesamt 64 Lehrlinge geprüft, 53 bestanden die Prüfung mit unterschiedlichen Prädikaten, 11 konnten den Anforderungen nicht genügen. Im praktischen Teil der Prüfung gab es keine DurCHFaller. Alle 11 Jugendlichen versagten in einzelnen Fächern der Theorie, dabei insbesondere im Fach Mathematik.

2. Erfüllung des Produktionsplanes:

Der Produktionsplan sah vor  
für die Zahlung von Leistungszuschlägen

74.900 Facharb.Std.  
+ 3.000 " "

gesamt

77.900 Facharb.Std.

Verlust durch vorzeitiges Auslernen der  
Lehrlinge im August 1965

- 5.000 " "

Soll 1965

Das "Ist" liegt bei  
übererfüllt wurden

72.900 Facharb.Std.  
73.094 Facharb.Std.  
194 Facharb.Std.

Teil - BOK - KOM  
Zwischendurchsichten  
an Strab  
Gleiserneuerung

378 Fahrzeuge  
404 Fahrzeuge  
846,47 m.



3. NAW

Verpflichtung: 2.300 NAW-Stunden  
 Erfüllung: 2.728 " "  
 Übererfüllung: 428 " "

An Kartoffeln wurden 11.168 Körbe gelesen.

4. Neuerervorschläge

Im Jahre 1965 wurden 13 Neuerervorschläge eingereicht.  
 5 Neuerervorschläge aus den Hauptwerkstätten und anderen Bereichen des Betriebes wurden durch die Gruppe Berufsausbildung realisiert.

5. Abschluß Berufswettbewerb:

2 Lehrlingsbrigaden wurden mit der Bronze-Medaille ausgezeichnet. 1 Jugendlicher mit der Silber-Medaille, 7 Jugendliche mit Bronze-Medaillen. 14 Jugendliche erhielten Geldprämien und 4 Jugendliche wurden mit Büchern ausgezeichnet. Des weiteren wurden als Abschlußveranstaltung 12 Heimatfahrten durchgeführt.

17 Jugendliche erhielten das Abzeichen "Für gutes Wissen" in Bronze, 1 in Silber.

30 Jugendliche erhielten das Abzeichen "Für gute vormilitärische und technische Kenntnisse" in Bronze.

78 Jugendliche erhielten das Schießleistungsabzeichen der GST in Bronze, 20 in Silber und 2 in Gold.

9.4.1. Erwachsenenqualifizierung

Betriebsakademie

Von der Betriebsakademie im Kalenderjahr 1965 veranstaltete Lehrgänge (einschl. Gewerkschaftslehrgängen und solchen, die über die Gesellschaft zur Verbreitung wissenschaftlicher Kenntnisse liefen):

	<u>Anzahl der Unterrichtsstd.</u>	<u>Anzahl der Teilnehmer</u>	davon:	
			<u>Frauen</u>	<u>Jugendl.</u>
Frühjahrs- semester	612	364 + 47	111 + 7	58 + 8
Herbst- semester	643	549 + 29	118 + 4	127 + 4
	1255	989	240	197
		( + Teilnehmer aus anderen Betrieben)		



Erwachsenenqualifizierung

Folgende Anzahl Studenten schloß 1965 das Studium ab:

Direktstunden	8	
Fernstudenten	2	
Abendstunden	3	
	2	absolvierten das Externer-Studium
	1	schloß "Staatl. Lehrmeister" ab.

Zugelassen zum Studium wurden 1965

Direktstudenten	5
Fernstudenten	7
Abendstudenten	8

Im I.Semester 1965/66 studierte insgesamt folgende Anzahl:

Direktstudenten	30	
Fernstudenten	14	
Abendstudenten	16	
	93	Kollegen und Kolleginnen beteiligten sich an Sonderlehrgängen (einschl. Facharbeiter- und Vorbereitungslehrg.)

Unterrichtstag in der sozialistischen Produktion (UTP)

Betriebliche Leistungen im laufenden Schuljahr:

Klasse	Anzahl der		Schüler	Klassen	Anzahl der	Dienst-
	Jungen	Mädchen	insgesamt	geteilt	der UTP	stelle
7 a	13	20	33	nein	38	Lehrwerk-
7 b	17	16	33	nein	38	statt
7 c	17	17	34	nein	38	Tolkewitz
8a	22	16	38	geteilt	38	Lw. Bla
8b	18	15	33	geteilt	38	Hw. To.
9a	11	12	23	nein	38	Hw. Mickten
9b	11	13	24	nein	38	Hw. To.
10	13	19	32	nein	32	Hw. B 1 a
insges.	122	128	250	-	298	Unterrichtstage





## 10. Unfallgeschehen 1965

=====

In unserer sozialistischen Gesellschaftsordnung gilt die ganze Sorge des Staates unseren Menschen, die Werte schaffen und den Sozialismus aufbauen. Lange Zeit sollen die Werktätigen unseres Arbeiter- und Bauernstaates an den Ergebnissen ihrer Arbeit teilhaben. Gesundheit und Schaffenskraft sind dafür unerläßliche Voraussetzungen.

Die nachstehende Auswertung des Unfallgeschehens im Jahre 1965 in unserem Betrieb soll insbesondere allen leitenden Kadern eine Hilfe dafür sein, der ihnen übertragenen Verantwortung für Leben und Gesundheit der Mitarbeiter im Jahre 1966 voll nachkommen zu können.

Im Vergleich zum Jahre 1964 sind im Jahre 1965 zu verzeichnen:

Betriebsunfälle in der Anzahl um 4,1 % gesenkt  
Betriebsunfälle Ausfallstunden um 13,3 % angestiegen.

Die Senkung der Anzahl der Betriebsunfälle wurde im wesentlichen durch die Abteilungen 21, 31 und 33 als auch durch die Abteilung - 32 - und Gruppe Berufsausbildung herbeigeführt.

In den Abteilungen 22, 34 und in der Verwaltung sind demgegenüber die Betriebsunfälle angestiegen und zwar um insgesamt 25 Betriebsunfälle.

Die Senkung der Betriebsunfälle ist beachtlich, weil auch bereits im Jahre 1964 gegenüber dem Jahr 1963 eine Senkung um 22 Betriebsunfälle erzielt werden konnte.

Die Steigerung der Ausfallstunden wurde vor allem in der Abteilung - 21 - mit 6.728 Stunden und in den Abteilungen 22, 34 und Gruppe Berufsausbildung sowie in der Verwaltung verursacht.

Die Anzahl der Betriebsunfälle und Ausfallstunden gleichzeitig gesenkt haben die Abteilungen 31, 32 und 33.

Die Tatsache, daß trotz Senkung die Anzahl der Betriebsunfälle ein bedeutender Anstieg der Ausfallstunden verzeichnet werden muß, ist vor allem auf die Auswirkungen von 5 schweren Betriebsunfällen zurückzuführen. Diese schweren Betriebsunfälle verursachten im Jahre 1965 8268 Ausfallstunden und im Jahre 1966 werden weitere anfallen, weil die Verunfallten von 3 dieser schweren Betriebsunfälle immer noch langfristig krank sind.

Um den Schwerpunkt des Betriebsunfallgeschehens noch besser zu verdeutlichen, ist in der nachstehenden Auswertung z.T. der Zeitraum der letzten 5 Jahre zum Vergleich gestellt worden.



1. Betriebsunfallgeschehen - Gesamtbetrieb

	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>	<u>1965</u>
Mittlere Belegschafts- stärke:	5 321	5 243	5 214	5 072	4 907
Meldepflichtige Betriebs- unfälle:	375	381	410	388	372
Jahresunfallquote:	0,59 %	0,61 %	0,66 %	0,64 %	0,63 %
Ausfallstunden gesamt:	63 556	66 932	70 809	59 749	67 719
" pro Beschäft.:	12,00	12,77	13,58	11,78	13,8
" pro Unfall:	169,48	175,67	172,70	130,80	182,04

Erläuterungen hierzu:

Die Unfallquote ist das Verhältnis der Unfallzahl zur Belegschaftsstärke, bezogen auf einen Monat und wird nach folgender Formel verrechnet und in % ausgedrückt:

$$Qu = \frac{\text{Betriebsunfälle}}{\text{Belegschafts-  
stärke}} \cdot 100$$

Der Stand des Unfallgeschehens ist um so günstiger, je kleiner die Quote ist.

Aus obiger Aufstellung ist ersichtlich, daß die niedrigste Betriebsunfallzahl der letzten 5 Jahre erzielt wurde, doch dem steht eine Steigerung der Ausfallstunden um 7 970 gegenüber. Die Ursache liegt in der größeren Zahl der Unfälle von längerer Dauer.



2. Betriebsunfälle - Abteilungsvergleich

Abt.	1961		1962		1963		1964		1965	
	Unf.	Anteil in %	Unf.	Anteil in %	Unf.	Anteil in %	Unf.	Anteil in %	Unf.	Anteil in %
Verw.	17	4,6	10	2,6	14	3,4	16	4,0	24	6,5
21 -	123	32,9	131	34,3	163	39,7	141	36,6	127	34,1
22 -	39	10,1	33	8,7	36	8,8	36	9,3	42	11,3
31 -	74	19,8	72	18,9	75	18,3	77	20,0	64	17,2
32 -	48	12,8	40	10,5	42	10,2	37	9,4	32	8,6
33 -	38	10,0	59	15,5	40	9,8	48	12,4	41	11,2
34 -	12	3,3	17	4,5	15	3,7	13	3,3	24	6,5
Lehrlinge	24	6,5	19	5,0	25	6,1	20	5,0	17	4,6
	375	100 %	381	100 %	410	100 %	388	100 %	372	100 %

Stellungnahme:

Diese Aufstellung zeigt, daß 5 Abteilungen an der Senkung der Betriebsunfälle beteiligt sind. Abteilung 21 - und 31 - weisen die größte Senkung nach. Die Abteilungen Verw., 22- und 34 haben ihre Unfallzahl gesteigert und zwar auf den höchsten Stand der letzten 5 Jahre. In diesen 3 Abteilungen müssen besondere Maßnahmen besprochen und durchgeführt werden wie, Arbeitsschutzwachern, um Unfallquellen rechtzeitig zu erkennen und abzustellen, ganz gründliche Unfalluntersuchungen sowie eingehende Besprechung der Unfälle in den Arbeitsschutzbelehrungen. Auch die ehrenamtlichen Arbeitsschutzobleute sollten durch ihre gute Mitarbeit im Arbeitsschutz in der Lage sein, diese ungünstige Situation zu beeinflussen.



3. Ausfallstunden - Abteilungsvergleich

Abt.	1961		1962		1963		1964		1965	
	Std.	Anteil in %	Std.	Anteil in %	Std.	Anteil in %	Std.	Anteil in %	Std.	Anteil in %
Verw.	2845	4,5	3721	5,6	1922	2,7	2551	4,3	3708	5,5
21 -	25033	39,4	26004	38,8	31257	44,1	25975	43,3	32703	48,3
22 -	7436	11,7	4335	6,5	7724	10,8	4884	8,2	5723	8,5
31 -	10086	15,8	10834	16,3	9707	13,6	10307	17,2	9440	14,0
32 -	5588	8,8	5905	8,8	6874	9,6	3985	6,6	3628	5,4
33 -	6525	10,3	8187	12,2	7921	11,2	7768	13,1	6567	9,6
34 -	3831	6,0	5525	8,3	3015	4,3	2722	4,6	4350	6,4
Lehrl.	2212	3,5	2361	3,5	2389	3,7	1557	2,6	1600	2,3
	63556	100 %	66932	100 %	70809	100 %	59749	100 %	67719	100 %

Mit 67 719 Ausfallstunden für das Jahr 1965 ist eine Steigerung um 7 970 Std. erfolgt. Obwohl die Abteilung - 21 - ihre Unfälle um 14 senken konnte, ist sie mit der Steigerung der Ausfallstunden um 6728 der größte Verursacher der Verschlechterung.

Diese Statistik dient dem Vergleich der Jahre 1961 - 1965 und zeigt **übersichtlich den Stand der Ausfallstunden aller Abteilungen nach Zahl und Prozenten.**





4. Betriebsunfälle und Ausfallstunden - Monatsvergleich

Monat	1961		1962		1963		1964		1965	
	Unf.	Ausf. Std.	Unf.	Ausf. Std.	Unf.	Ausf. Std.	Unf.	Ausf. Std.	Unf.	Ausf. Std.
Januar	35	7204	36	6160	52	8450	38	5920	39	6685
Februar	31	7118	39	7041	41	9080	43	7042	47	7540
März	23	5024	33	6587	27	6818	22	6501	31	6109
April	34	4799	30	5609	40	5175	30	4768	28	5624
Mai	24	4382	21	4403	33	5847	29	4596	26	5349
Juni	31	3903	27	4823	29	4268	29	4562	28	5377
Juli	29	4336	37	5016	26	5275	35	4016	24	4153
August	37	4802	21	4463	24	3640	14	3011	27	4255
September	22	5179	32	4618	31	3728	34	3381	24	4250
Oktober	37	5873	36	5286	37	5396	33	5882	33	5330
November	36	5761	32	6091	27	5457	44	4436	40	5963
Dezember	36	5175	37	6835	43	7675	37	5634	25	7084
Jahressumme	375	63556	381	66932	410	70809	388	59749	372	67719
Monatsdurchschnitt	31	5300	32	5583	34	5900	32	4979	31	5643

Die vorstehende Aufstellung soll vorwiegend dazu dienen im Jahresablauf die Monate zu erkennen, welche regelmässig mit hohen oder auch niedrigen Betriebsunfallzahlen aufwarten. Dazu können dann auch notwendige Einstellungen und Massnahmen bezogen werden. Erkennbar ist z.B., daß die Monate Mai bis September fast regelmässig mit niedrigen Unfallzahlen stellen.

Handwritten notes and stamps at the bottom of the page, including a date stamp '1. 1. 1964' and some illegible text.



## Unfallursachen in Betriebsabtlg.

Jahr 1965

	Unfallursachen	Verw.	21	22	31	32	33	34	Lehr- linge	inerge
A	Arbeitsweg	7	25	9	12	6	8	9	4	80
B	Gefahrbremsungen	-	5	1	-	-	-	-	-	6
B 1	Starkes Bremsen	-	3	1	-	-	-	-	-	4
C	Zusammenstöße eign. Fahrzeuge	-	3	-	-	-	-	-	-	-
C 1	Zusammenstöße m. fremd. Fahrzeugen	-	5	-	-	-	-	1	-	6
D	Fehltreten	3	30	7	2	3	1	3	1	50
D 1	Abrutschen v. Trittbrett	-	2	4	-	-	-	-	-	6
E	Elektrische Ursachen	-	-	1	1	-	-	1	-	3
F	Durch Schnee und Eisglätte während der Arbeit	-	5	3	-	-	2	-	-	10
G	Kuppeln	-	4	-	-	-	-	-	-	4
G 1	Kuppeln über Arbeitsgruben	-	1	-	-	-	-	-	-	1
H	Sturz in Arbeitsgruben	-	2	-	-	2	-	-	-	4
J	Einklemmen mit Wagentüren	-	4	1	-	-	-	-	-	5
K	Sturz und Stoß vom Wagen	-	1	1	-	-	-	-	-	2
L	Bedienung der Handbremse	-	7	-	-	-	-	-	-	7
M	Hilfeleistung b. Ein- u. Aussteigen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N	Durch Tötlichkeiten	-	4	1	-	-	-	-	-	5
O	Durch Unachtsamkeit fremder Verkehrsteilnehmer	1	3	1	-	-	-	-	-	5
P	Schlechte Beleuchtung	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Q	Schlechte Bodenverhältnisse im Betrieb.	-	1	2	-	2	1	-	-	6
R	Transport	5	-	1	8	2	10	3	5	34
R 1	Durch Überhebung	1	3	-	1	-	2	-	1	8
S	Zusammenbruch, Herab- u. Umfallen von Gegenständen	2	3	2	15	5	6	6	1	40
T	Verbrennung und Verbrühung	-	2	-	2	1	-	-	-	5
U	Fall v. Treppen, Leitern usw.	2	3	2	1	2	-	1	-	11
V	Handwerkzeug und Geräte	-	-	-	3	4	5	-	2	14
W	Arbeitsmaschinen	1	1	-	9	2	2	-	1	16
W 1	Holzbearbeitungsmaschinen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
X	Schweißen und Schneiden	-	-	-	1	-	1	-	-	2
X 1	Durch Explosivstoffe	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Y	Augenverletzungen	-	1	-	4	1	1	-	1	8
Z	Eindringen von Fremdkörpern	-	-	-	2	1	-	-	-	3
Z 1	Sonstige	2	9	5	3	2	2	-	1	24
	Zusammen	24	127	42	64	33	41	24	17	372



## 11. Soziale und kulturelle Maßnahmen

=====

Die verantwortlichen Leiter unserer Einrichtungen erhielten laufend politische und fachliche Anleitung.

Es wurde nach den Beschlüssen unserer Partei und der Massenorganisationen gearbeitet.

Die gesetzlichen Anordnungen unserer Regierung wurden befolgt.

Ausgewertet wurde das 9., 10. und 11. Plenum unserer Partei und sich daraus ergebende Maßnahmen eingereicht. Besonders unterstützt wurden die Partei-, Gewerkschafts- und FDJ-Wahlen.

Erfüllung des Planes 1965 in unserem Bereich laut Betriebsabrechnung:

Soll: MDN 3.496.585,--                      Ist: MDN 3.249.296,--

Die IV. Durchführungsbestimmung zum Lebensmittelgesetz und das Gesetzblatt Nr. 17, Teil II vom 10. 2. 65 ist allen verantwortlichen Kollegen erläutert und zugestellt worden.

Für die Teilnahme an der Betriebsakademie wurde laufend geworben und für die Qualifizierung, besonders der jüngeren Kolleginnen, gesorgt. Es beteiligten sich 3 Kollegen am Grundstudium für Kulturfunktionäre; 1 Kollegin nimmt an einem Lehrgang zur Erreichung des Facharbeiterbriefes als Köchin teil. 1 Kollegin besucht den Sonderlehrgang für Betriebsköche.

Es sind folgende Lektionen gelesen worden:

1. Die Probleme der technischen Revolution, ihre Auswirkung auf unserem Betrieb und die Bewältigung der daraus resultierenden Aufgaben.
2. Die Durchsetzung des Prinzips der materiellen Interessiertheit ist entscheidend für die maximale Steigerung der Arbeitsproduktivität.
3. Wie verwirklichen wir den Beschluß zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Werktätigen.
4. Plandiskussion 1966, ein Mittel zur Durchsetzung unserer sozialistischen Demokratie.

Vom 1.1. - 31.12.1965 konnte ein gutes Ergebnis für gute Taten erzielt werden: MDN 7.150,55.

Am NAW beteiligten sich die Kolleginnen und Kollegen unseres Bereiches zahlreich. Die Kollektive des Kinderheimes Tolkewitz und der Kinderkrippe konnten mit einer Prämie ausgezeichnet werden.

2 Tageskindergärten wurden neu eingerichtet. Die Kapazität im Bhf. Tra beträgt 18, im Bhf. Wa. 17 Kinder.

Am 24. und 31. Dezember 1965 erhielten alle diensthabenden Kolleginnen und Kollegen des Fahrdienstes nach 20.00 Uhr:

am 24. 12. 65: 1 Päckchen Bohnenkaffee, 1 Dose Olsardinen  
am 31. 12. 65: 1 Beutel Bohnenkaffee

Die Versorgung unserer Werktätigen in den Kantinen wurde durch reichhaltige Sortimente verbessert.

Die Kantinen und Pausenheime wurden im Jahre 1965 mit Verkaufswaren wie folgt beliefert:



Gesamt-Einkaufswert von MDN 1.363.410,--  
Gesamt-Verkaufswert von MDN 1.513.754,--

Verausgabt wurden u.a.:

Tabakwaren	im Wert von ca.	300.950,--	MDN
Wurstwaren	" " " "	143.465,--	"
Kaltgetränke	" " " "	41.000,--	"
Bohnenkaffee z. Ausschank		355.357,--	"
Würfelzucker	im Wert von ca.	12.715,--	"
Immergut-Vollmilch	" " " "	30.538,--	"
Süßwaren	" " " "	43.582,--	"
Verlesekafee	" " " "	370.200,--	"

Trotz zusätzlicher Abgabe von ca. 450,0 kg Schokotrunk wurden ca. 200,0 kg Bohnenkaffee mehr ausgegeben gegenüber 1964.

Ausgabe von Werkküchenessen in der Küche Waltherstraße und Tolkewitz:

	<u>Küche Wa.</u>	<u>Küche To.</u>
Gesamtportionen	470.954	67.368
davon:		
für Betriebsangehörige	450.457	64.446
für Fremde und Gäste	16.062	923
für polyt. Unterricht	497	1.999
für Rentner Volkssolidarität	3.021	-
für Kindergarten Wa. und Tra.	917	-
	<u>470.954</u>	<u>67.368</u>

Schonkost erhalten etwa 10 % der Essenteilnehmer.

Der Einkaufswert für die dazu benötigten Lebensmittel betrug

MDN 457.031,59.

Somit ein Jahresdurchschnitt einer Portion täglich ca. 0,85 MDN.

#### Neuanschaffungen:

1 Fleischwolf, 1 Kutter im Werte von MDN 3.846,13.

Je 1 Kühlschrank für die Kantinen Pfo., Go., Bü., Bhf.Tra., Pausenheim Fucikpl. Dadurch konnten die gebrauchten frei werdenden Kühlschränke in Kref und Klo eingesetzt werden, so daß dort jetzt Wurstwaren verkauft werden können.

Für das Kinderheim Tolkewitz konnte neu beschafft werden:

25 Kinderstühle, 20 Steppdecken, neue Waschbecken. Die Gruppen- und Schlafräume wurden vorgerichtet. Das Kinderheim war voll besetzt. Kapazität: 56 Kinder. Wir erhielten zusätzlich noch Kontingente für Kindergarten und Krippe.

Das Kinderheim Radebeul erhielt neu geliefert:

20 Stück Schlafdecken, 1 Spielzeugschrank, 1 Schaukelgerüst, 1 Wippe. Der Sandkasten wurde betoniert. Das Heim war meist voll ausgelastet. Wenn nicht, war es durch Infektionskrankheiten bedingt. Kapazität: 33 Kinder.

In der Kinderkrippe sind alle Kinderdeckbetten in Steppdecken umgearbeitet worden.

#### Neuanschaffung:

1 Spielkommode, 1 Laufgitter, 2 Kinderbetten und Matrasen, 15 Stühle, 5 Räume wurden vorgerichtet.





Die Durchführung des Kinderferienlagers erfolgte in 2 Belegungen mit je 195 Kindern ohne besondere Mängel.

Neuanschaffung:

1 Zelt

44 Kinder fuhren im Austausch nach der CSSR. Dafür verlebten die Kinder der Prager Verkehrsbetriebe ihre Ferien in unserem Kinderferienlager.

Unser Campingwagen war in der Zeit vom Mai - September 1965 in Juliusruh-Ostsee aufgestellt. In 9 Belegungen nahmen 40 Erwachsene und 15 Kinder teil.

Im Jahre 1965 erhielten wir an Ferienplätzen:

863	Sommerreisen
86	Winterreisen
10	Intelligenz- und Sonderreisen

Vermittlung von ca. 25 Auslandsplätzen. Unser Wanderheim Saupsdorf war mit 236 Kollegen und deren Angehörigen belegt, davon waren 26 Jugendliche und 39 Oberschüler der 4. Oberschule.

Es erfolgte Sonderverkauf an die Belegschaft durch den staatlichen und genossenschaftlichen Handel in verschiedenen Dienststellen unseres Betriebes.

Der Umsatz im Sportheim Wachwitz betrug im Jahre 1965 MDN 150.596,- Verkaufswert, dagegen im Jahre 1964 nur MDN 126.522,-, so daß eine Steigerung des Umsatzes zu verzeichnen war. Am 12.5.65 betreuten wir in unserem Sportheim die belgische Friedensfahrermannschaft.

Für unsere Nähstube wurde eine neue Nähmaschine für eine dritte Näherin beschafft. Die Planstelle konnte leider noch nicht besetzt werden.

Stand des Haushaltplanes der Sozialversicherung im Jahre 1965:

Soll	MDN	822.700,--
Ist	MDN	858.570,--
Überschreitung	MDN	35.870,--
=====		

Vom Staatshaushaltplan wurden keine zusätzlichen Mittel in Anspruch genommen. Im Gegenteil: Unterschreitung von MDN 1.100,--.

Plankrankenstand 1965	=	6,50 %
Istkrankenstand 1965	=	6,79 %

Die Volkröntgenaktion 1965 konnte mit 99,5 % Beteiligung abgeschlossen werden.

Zur Vorbeugung gegen Erkältungskrankheiten wurden auch 1965 die Nasenspray-Impfungen durchgeführt. Zur Aufklärung sind Hinweise des Deutschen Hygienemuseums an die Dienststellen verteilt worden. Popularisierung dieser Hinweise auch in den SV-Bevollmächtigten-Schulungen.

Der Tag des Gesundheitswesens wurde auch in unserem Betrieb gewürdigt. Das medizinische Personal erhielt als Dank und Anerkennung für ihre geleistete Arbeit im Betrieb je einen Büchergutschein und Blumen.

Für unsere langfristigen Kranken sind im Jahre 1965 MDN 4.070,- ausgegeben worden.

Für 48 Kranke aus der Kostenstelle 1199 sind Weihnachtspräsente von je MDN 15,-- = MDN 720,- überreicht worden.

278 Kolleginnen und Kollegen konnten zur Kur fahren. Dafür wurde ein Kurzu-



schuß von insgesamt MDN 9.180,-- ausgezahlt.

Neuanschaffung:

1 Zahnarztstuhl.

Innerhalb der Betriebssportgemeinschaft zeigte das Jahr 1965 eine Reihe von Höhepunkten.

Anfangen von den Vorbereitungen zur Kinder- und Jugendspartakiade über die Organisierung und Durchführung der Betriebssportwettkämpfe bis zu den Neuwahlen der Leistungen der Sektionen und des BSG-Vorstandes haben alle unsere Sportler, Funktionäre und Übungsleiter ihr Bestes gegeben, damit diese Aufgaben gelöst wurden.

Neben dem obligatorischen Ablauf innerhalb der Sektionen stand im I. und II. Quartal die Vorbereitung zur Teilnahme an der Kinder- und Jugendspartakiade. Es konnten folgende Ergebnisse erzielt werden:

Im Handball belegte unsere Mädchenmannschaft den 2. Platz der Stadt Dresden. Eine Sportfreundin dieser Mannschaft nahm mit der Bezirksauswahl an der Zentralen Spartakiade in Magdeburg teil.

Im Turnen konnte unsere Jungenriege den 1. Platz in der Mannschaft sowie den 1. und 3. bis 6. Platz im Einzel belegen. Die gleiche Riege war die erfolgreichste der Stadt Dresden bei der Bezirksspartakiade und belegte dort den 3. Platz. Drei Jungen dieser Riege waren Teilnehmer der Zentralen Spartakiade.

Die Jungen und Mädchen der Sektion Tennis belegten bei der Kreisspartakiade mehrere 1. und 3. Plätze.

Erstmalig organisierte die Betriebssportgemeinschaft Betriebssportwettkämpfe über den Zeitraum eines Vierteljahres. Diese Form von Sportwettkämpfen innerhalb des Betriebes soll in Zukunft anstelle der bisherigen Betriebssportfeste treten. Der im vergangenen Jahr durchgeführte Versuch einer derartigen Veranstaltung kann als recht erfolgreich bezeichnet werden, da die Zahl der Teilnehmer (ca. 560) weit über der der vorangegangenen Jahre lag. Die teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen an diesen Wettkämpfen begrüßten diese neue Form der Wettkämpfe und waren mit Begeisterung dabei.

Ein weiterer Höhepunkt im vergangenen Jahr war der Besuch unserer tschechischer Sportfreunde aus Prag, die Anfang Oktober mit ihrer Fußball- und Schachmannschaft unsere Gäste waren. Dieses Treffen war ein weiterer Beitrag zur Festigung unserer Beziehungen auf sportlichem Gebiet zu den Verkehrsbetrieben der Stadt Prag.

Der größte Erfolg für unsere BSG im Jahre 1965 war die Erringerung des Deutschen Meistertitels der weiblichen Jugendmannschaft der Sektion Tennis, die sich in zahlreichen Vorkämpfen durchgesetzt hatte.

Im letzten Quartal des Jahres 1965 wurden in allen Sektionen die Wahlen der neuen Leitungen durchgeführt. Alle Sektionen hatten sich dazu bereits in Versammlungen im September gründlich vorbereitet, so daß diese reibungslos abgewickelt werden konnten.

Den Abschluß des ereignisreichen Sportjahres 1965 bildete die Delegiertenkonferenz der BSG. Der Vorstand berichtete über seine Arbeit in der vergangenen Legislaturperiode und gab Richtlinien für die künftige Arbeit. Die Delegierten wählten den neuen Vorstand sowie die Revisionskommission der BSG.



Der Maßnahmeplan für die Kulturarbeit 1965 wurde nach den Beschlüssen unserer Partei, der 2. Bitterfelder Konferenz und den Richtlinien des FDGB erarbeitet. In monatlichen Schulungen erhielten die Kulturfunktionäre Anleitung für ihre Arbeit.

Wir arbeiten mit dem Betriebsgruppenvorstand der DSF in der Durchführung der kulturellen Aufgaben eng zusammen. Zentral wurden im Rahmen der DSF folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- 4 Farblightbildervorträge "Sibirien, Land der unbegrenzten Möglichkeiten"  
"Schwarzmeerküste, Riviera der Werktätigen"  
"Barockgarten Großsedlitz"  
"Gemäldegalerie Großer Meister"

Künstler der Hochschule für bildende Kunst "Carl Maria von Weber" gestalten das Kulturprogramm zur zentralen Delegiertenkonferenz der DSF.

Zum feierlichen Abschluß des Betriebskollektivvertrages bot unser Betriebschor ein Konzert.

Anlässlich des Internationalen Frauentages halfen wir bei der kulturellen Umrahmung der Feierstunden in unseren Dienststellen. Außerdem wurde in unserem Patendorf Bärwalde auf Grund des Internationalen Frauentages eine Veranstaltung durchgeführt.

Eine Ausstellung "Neue Technik im Betrieb" wurde im Vestibül des Hochhauses und im Schaufenster gezeigt.

Zum 20. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus am 8.5.65 sind in allen Dienststellen Feierstunden durchgeführt worden. Diese wurden von uns auf kulturellem Gebiet unterstützt. Ein Höhepunkt der Veranstaltungen war das Auftreten des Czyka-Ensembles.

Der Klub der Werktätigen Rähnitzgasse wurde von uns materiell und durch das Auftreten unserer Volkskunstgruppen laufend unterstützt.

4 Veranstaltungen der Volkssolidarität unterstützten unsere Volkskunstgruppen.

Anlässlich der DFD-Wahlen wurde ein Solistenkonzert in der Obefschule Weintraubenstraße durch Kollegen unseres Betriebes geboten.

Für die Aktivisten der Ersten Stunde wurde je eine Dampferfahrt am 5. und 6.5.65 mit Gesang, Tanz- und Unterhaltungsmusik vorgenommen.

Am 9.11.65 war eine Buchlesung mit der Schriftstellerin Ruth Werner im Hochhaus.

Am 20.11.65 besuchten die Kollegen unseres Betriebes in einer geschlossenen Vorstellung die Oper "Der Rosenkavalier" im Großen Haus der Staatstheater.

Am 9.12.65 führten wir in unserem Kultursaal Tolkewitz eine Kulturveranstaltung mit Jiri Popper durch.

Die Jahresabschlußfeiern für die ca. 1.000 Arbeitsveteranen unseres Betriebes fanden am 14./15. und 16.12.65 statt. Die Veteranen wurden bewirtet und mit einem Präsent bedacht. Volkskunstgruppen unseres Betriebes und die Kapelle Klottig sorgten für die kulturelle Umrahmung.

2 sozialistische Namensweihen wurden im Kultursaal des Bahnhofes Trachenberge durchgeführt.

Eine zentrale Kinderveranstaltung mit dem Puppenspieler Koll. Kleindienst erfreuten die Kinder des Betriebes.



Den Tag des Kindes und die Weihnachtsfeiern für die Kinder des Betriebes veranstaltete die AGL. In kultureller Hinsicht wurde sie dabei unterstützt.

983 Theateranrechte und 854 Karten für Wunschvorstellungen wurden zum Besuch der Staatstheater durch uns an unsere Kollegen vermittelt.

6 Besuche der Staatlichen Kunstsammlungen wurden für Brigaden und Kulturfunktionäre durch uns organisiert.

Der Mal- und Zeichenzirkel beteiligte sich mit eigenen Arbeiten an der Ausstellung in Leningrad und Genf. Des weiteren an der Ausstellung des Leitklubs "Großer Garten" und zur Kulturtagung des Rates der Stadt.

Die Jugendstunden zur Vorbereitung der Jugendweihe und die Feier selbst wurden durch uns für unsere Patenschule, die 4. polytechnische Oberschule, organisiert und durchgeführt. Es besteht eine enge Verbindung durch unseren Verbindungsmann zur Patenschule. Diese ist eine wertvolle Hilfe für das Lehrerkollektiv und die Kinder der Schule.

Für die Veteranen im Wohngebiet der inneren Neustadt und im Veteranenheim "Anton Saefkow" wurden anlässlich des 20. Jahrestages der Befreiung Kulturveranstaltungen und eine Stadtrundfahrt mit Omnibussen durchgeführt. Es wirkten unser Betriebschor, das Mundharmonikaorchester und die Musikgruppe Wolf mit.

Anlässlich der Volkswahlen wurde unsere Volkskunstgruppe in Übereinstimmung mit der Abteilung Kultur des Rates des Stadtbezirkes Mitte in 7 Einwohnerversammlungen eingesetzt.

Die Gewerkschaftsbibliothek konnte im Jahre 1965 die Umstellung auf Freihandausleihe abschliessen und damit allen Lesern die Möglichkeit geben, selbst am Regal die gewünschte Literatur auszuwählen. Die räumliche Gestaltung für die Freihandausleihe ist allerdings nur für den Bücherwagen gewährt. Für das Objekt Waltherstraße besteht auch nach der räumlichen Erweiterung keine Aufstellung von Freihandausleihregalen.

Im Jahre 1965 wurden sämtliche Bibliotheken des Vertrauens aufgelöst, da wiederholt Fehlbestände nachgewiesen werden konnten. Ausleihstellen, die von Kollegen betreut werden, bestehen nur noch in Loschwitz, Kinderheim Radebeul, Elbfähre, Kinderkrippe Waldparkstraße, Kinderheim Tolkewitz, Coswig, Gohlis, Kreischa, Klotzsche.

Weiterhin werden mit Literatur versorgt: Wanderheim Saupsdorf, Gemeindebücherei des Patenortes Bärwalde, die Bibliothek des Kinderferienlagers.

Die Ausleihe ergab: 19.147 Bände. Leserzahlen: 1.540 und 270 Leser im Kinderferienlager.

Die Ausleihe wurde erweitert durch die Kinderbuchausleihe in der Patenschule 4. Oberschule, Togliattistraße. Diese wird monatlich mit je 3 Ausleihstunden zweimal angefahren.





12. Zuführung und Verwendung der Fonds

12.1. Prämienfonds

Die Zuführung zum Prämienfonds erfolgt aufgrund der 4. Anordnung des Ministers für Verkehrswesen zur Bildung und Verwendung des einheitlichen Prämienfonds vom 5.5.1965. Danach ist die Zuführung von der Erfüllung einer Hauptkennziffer = Betriebsergebnis und von Zusatzkennziffern = Erreichung des geplanten ökonomischen Einsatzkoeffizienten und Erfüllung des Umsatzplanes zu Betriebspreisen abhängig. Die Bemessungsgrundlage bildete ein prozentualer Anteil vom Lohnfonds (4 % der Bruttolohnsumme).

Die geplante Zuführung zum Prämienfonds betrug für den Zeitraum 1.1. bis 31.12.1965

MDN 1.137.375,--

Für die Übererfüllung der Hauptkennziffer erfolgte auf Grund einer Festlegung des übergeordneten Organs keine zusätzliche Zuführung.

Infolge Nichterfüllung der Zusatzkennziffern konnten dem Prämienfonds

12,8 % der geplanten Zuführung = MDN 145.584,-- nicht zugeführt werden, so daß die Zuführung zum Prämienfonds

MDN 991.791,--

beträgt.

Zusammenstellung, Verwendung und Bestand des BPF:

Anfangsbestand am 1. 1. 1965		TMDN	567,9
Zuführung Jahr 1965		TMDN	991,8
			<hr/>
		TMDN	1.559,7
Verwendung:	TMDN		
Leistungs- und Wettbewerbs-			
prämien	1.016,7		
Prämien f. Neuerervorschläge	4,3		
Sonstige Verwendung	-	TMDN	1.021,0
			<hr/>
Bestand am 31. 12. 1965		TMDN	538,7
			<hr/> <hr/>

Von den den Abteilungen aufgrund der Erfüllung ihrer Kennziffern lt. Betriebsprämienordnung in eigener Verantwortung zur Verfügung gestellten Mitteln wurden TMDN 840,7 Leistungs- und Wettbewerbsprämien gezahlt.

Aus Mitteln des zentralen Fonds wurden, außer der Bereitstellung von Mitteln für die Schwerpunktaufgaben des Betriebes, u.a. Dienstaltersprämien, Prämien für Auszeichnungen mit staatlichen Titeln, Prämien am Tag des Gesundheitswesens sowie für vorbildliche freiwillige Arbeit im Brandschutz gezahlt.



12.2. Kultur- und Sozialfonds

Anfangsbestand am 1.1.1965		+ TMDN	30,5
Zuführung Jahr 1965			
1,75 % d. geplanten Lohnfonds	TMDN		
unabhängig von der Planerfüllung	497,6		
bisherige andere Gemeinkosten	779,0		
zusätzl. Deckung Wohnungswesen	57,7		
538.322 Essenport. Werkküche			
5.410 " fremde Essen- teilnehmer			
543.732 Essenport. à MDN -,25	135,9		
9.140 Essenport. f. Kinder- lager			
à MDN -,95	8,7	TMDN	1.478,9
Sonstige Zugänge		TMDN	21,3
		TMDN	1.530,7
Verwendung Jahr 1965:			
Zuwendung	115,2		
Kulturelle Zwecke	180,7		
Soziale Einrichtungen	843,3		
Sport- und Jugendbetreuung	140,8		
Allgemeines	105,2		
Investitionen	13,2	TMDN	1.398,4
Bestand am 31.12.1965		TMDN	132,3

Übersicht der Verwendung

Zuwendungen

Urlaubszuschüsse	TMDN	5,0
Notstandsbeihilfen	"	15,7
Campingwagen	"	0,9
Jubiläums- und andere Geschenke	"	14,0
Patenschaften, LPG, Schule, Kulturzentrum	"	4,0
Beihilfen für Studenten	"	11,1
Zuwendung an Belegschaft	"	23,0
Veteranenfonds	"	14,4
Kurzuschüsse	"	9,1
Frauenveranstaltungen	"	17,1
	TMDN	115,2

Kulturelle Zwecke

Belegschaftsbetreuung	TMDN	51,9
Kulturveranstaltungen (zentral)	"	40,7
Werkbücherei	"	37,7
Kulturgruppen und Kulturstätten	"	30,8
Heim Wachwitz	"	17,3
Theateranrechte	"	2,3
	TMDN	180,7



Soziale Einrichtungen

Werkküche	TMDN	363,0
Nähstube	"	4,7
Kinderheime und Kinderkrippe	"	177,1
Kindertagesstätte	"	26,9
betr. Gesundheitswesen	"	50,8
Kantinen und Pausenheime	"	220,8
	TMDN	843,3

Sport- und Jugendbetreuung

BSG	TMDN	35,4
Jugendförderung	"	5,9
Arbeit mit den Kindern	"	13,3
Kinderferienlager	"	53,9
Wanderheim Saupsdorf	"	26,8
Kampfgruppen	"	3,6
GST	"	1,9
	TMDN	140,8

Allgemeines

AWG	TMDN	10,0
Erwachsenenqualifizierung	"	8,5
Beträge an Organisationen	"	2,2
Spenden	"	3,6
Technische Kabinette und KdT	"	1,8
Erfahrungsaustausch u. Delegationen	"	8,5
Sonstige Verwendung	"	6,5
Wohnungswesen	"	64,1
	TMDN	105,2

Investitionen

3 Kühlschränke f. Kantine Bühlau, Pfortenhauerstr. und Gohlis	TMDN	4,5
1 Zelt für Kinderferienlager	"	1,7
1 Zahnarztstuhl	"	1,8
1 Fleischwolf f. Küche Waltherstr. Küchenmaschinen.	"	4,0
	"	0,5
1 Nähmaschine	"	0,6
	TMDN	13,2



12.3. Fonds für Lehrausbildung

Zuführung

4 % des geplanten Lohnfonds (TMDN 455,4) unabhängig von der Planerfüllung	MDN	18.216,72
1,5 % für Planerfüllung	"	6.831,28
	MDN	25.048,--
		=====

Anfangsbestand am 1.1.1965	TMDN	13,8
Zuführung im Berichtszeitraum	"	25,0
Sonstige Zugänge	"	0,9
	TMDN	39,7

Verwendung

Prämien an Lehrlinge	TMDN	2,1
Prämien an Sonstige	"	1,4
Zuschuß für Lehrlingswesen	"	0,3
Lehrlingszeltlager	"	12,9
Zuwendungen	"	6,8
	TMDN	23,5
Bestand am 31. 12. 1965	TMDN	16,2
		=====





### 13. Plan Neue Technik

#### 13.1. Erfüllung des Planes Neue Technik 1965

Im Plan Neue Technik 1965 waren insgesamt 65 Aufgaben und Maßnahmen zu erfüllen (einschl. der Ergänzung vom August 1965). Diese gliedern sich in

4 Aufgaben	Planteil I
25 Aufgaben	SAG
36 Maßnahmen	Planteil II

Davon konnten 49 Maßnahmen realisiert und 16 nicht eingeführt werden. Insgesamt sind alle 65 Maßnahmen bearbeitet bzw. untersucht worden. Die 49 erfüllten Maßnahmen gliedern sich

4 Aufgaben für Planteil I
18 Aufgaben für SAG
27 Maßnahmen für Planteil II

Von den 16 Maßnahmen, die nicht eingeführt sind, sind 7 Aufgaben für SAG und 9 für Planteil II, deren Lösung zum größten Teil an Beschaffungsschwierigkeiten (geeignetes Material oder entsprechende nicht lieferbare Aggregate bzw. lange Lieferzeiten) scheiterte.

Zur ökonomischen Erfüllung des Planes Neue Technik liegt der Erfüllungsbericht der Abt. Planung vom 24.1.1965 vor.

Zu den einzelnen Maßnahmen bzw. Aufgaben wird noch folgende Einschätzung gegeben:

#### Planteil I

##### Abteilung 31

##### Ursachenforschung am EM 60/600 im Hinblick auf die steigenden Ankerwellenschäden

Die Bruchstücke der Ankerwellen wurden im Labor Tolkewitz chemisch, physikalisch und metallographisch untersucht. Damit ist die Zielsetzung für 1965 erreicht worden. Die vom Labor ermittelten Ergebnisse sind Arbeitsgrundlage für die am 17.1.66 gebildete SAG. Erfüllungsstand: 100 %.

##### Aufbau und Ausstattung der jetzigen Wagenhalle E des Bahnhofs Tolkewitz für Untersuchungen, Durchsichten und Schadgruppen-Reparaturen der 4-achsigen Großbraunwagen

Die SAG E-Halle hat ihre Aufgabe planmäßig am 31.12.65 abgeschlossen. Die Verteidigung der Aufgabenlösung erfolgt noch im Januar 1966 vor der Ständigen Produktionsberatung der Abteilung 31. Erfüllungsstand: 100 %.

##### Ausrüstung der MAN-Wagen mit Feldschwächung

Für Dresdner Streckenverhältnisse ist die Feldschwächung für Bahnmotoren der Type DU 531 und US 341/51 nicht geeignet. Die Folgen wären erhöhte Motorschäden an unseren Fahrzeugen.



Bereich 4  
-----

Sammelkarten-Abschnitt-Trennanlage

Maßnahme am 15.7.1965 erfüllt; ökonomischer Nutzen 6.020,16 MDN.

Aufgaben für SAG:

Abteilung 31

1. Verbesserung der Oberflächengüte an den Gleitlager-Achsschenkeln und Tatzlagersitzen aller nachzuarbeitenden Radsätze

Die vorgesehene SAG ist nicht gebildet worden, weil das Problem des Prägepolierens im Zusammenhang mit der Beschaffung einer neuen Radsatz-Drehmaschine gesehen wurde. Darüber hinaus ist die Verbindung mit dem Zentralinstitut für Fertigungstechnik K.-M.-Stadt aufgenommen werden, um nochmals etwas über die von der "Technica 1965" gezeigte Methode des Oberflächen-Feinpolierens zu erfahren. Falls der Bau einer solchen Vorrichtung für uns in Betracht kommt, soll ein Jugendaktiv dafür interessiert werden.

2. Beschaffung einer Faser-Harz-Spritzanlage sowie Einsatz und Einrichtung bis zur Fertigungsaufnahme von glasfaserverstärkten Plastteilen

Die Beschaffung einer Faser-Harz-Spritzanlage, welche als Notwendigkeit für die Instandsetzung der T 4 D betrachtet wird, ist im Importplan 1967 aufgenommen worden. Infolge bestehender Beschaffungsschwierigkeiten konnte diese Aufgabe nicht eher gelöst werden.

3. Verbesserung der Innenreinigung unserer Straßenbahnwagen

Die von der KDT unter Mitarbeit des Koll. Israel durchgeführten Versuche führten zu keinem Ergebnis. Die vorgesehene Beschaffung eines Sprühgerätes "Pomosa", Typ 136, kann infolge Produktionseinstellung nicht erfolgen, so daß für die Lösung der Aufgabe z.Zt. keine Möglichkeit besteht.

4. Durchmesser-Vereinheitlichung am Tatzlagersitz beim Radsatz des EM 60/600

Im Zusammenhang mit den Mitte des Jahres durchgeführten Erfahrungsaustauschen mit der Hauptwerkstatt Heiterblick konnte die Frage der Vereinheitlichung der Tatzlagersitze soweit geklärt werden, daß die LVB in begrenztem Maße für uns das Aufspritzen und Schleifen vornimmt.

5. Schaffung eines fahrbaren Motorausbaugerätes für T 4

Da wir die Großraumwagen T 4 Gotha 1970 an die BVG abgeben, ist die Fertigung eines Motor-Ausbaugerätes für diese Fahrzeug-Type nicht mehr angebracht. Es ist erforderlich, das Ausbaugerät für T 4 D auszulegen und im Rahmen des Vorhabens "E-Halle" zu fertigen und dort einzubauen.

6. Verbesserung des Ausbaues der Achsschenkellager bei Heißläufern sowie bei Durchsichten

In der SAG "Kleinmechanisierung in den Betriebswerkstätten" ist diese Aufgabe gelöst worden. Das Achskastenhebergerät nach Zeichnung 2 WK 719 ist inzwischen angefertigt worden und in der Betriebswerkstatt Tolkewitz im Einsatz.



7. Einrichtung eines festen Standes für Zwischenuntersuchungen und Zwischenübersichten in den Betriebswerkstätten

Die SAG zur Errichtung eines festen Standes für Zwischenuntersuchungen und -übersichten in den Betriebswerkstätten, ist im Dezember 1965 gebildet worden. Die Aufgabe soll bis 31.8.66 gelöst werden. Die Bildung der SAG hat sich infolge anderer dringender Aufgaben verzögert.

8. Schaffung von Durchsichts-Zyklen in Verbindung mit Wartungsplänen zur verbesserten planmäßigen vorbeugenden Wartung und Pflege der Fahrzeuge in den Betriebswerkstätten

Gehört in das Aufgabenbereich des Gruppenleiters. Auf die Bildung einer SAG ist deshalb verzichtet worden.

9. Die Anwendung des Polygen-Drehens ist in bezug auf Wirtschaftlichkeit zu untersuchen

Auf Grund des mit den LVB durchgeführten Erfahrungsaustausches am 29.7.65 ist festgestellt worden, daß die Anwendungsmöglichkeit im Reparatursektor so gering ist, daß sich die Anschaffung eines Gerätes mit einem Kostenaufwand von rd. 3.500,- MDN nicht vertreten läßt. Damit entfällt die Bildung einer SAG.

Abteilung 32

1. Anwendung von MoS<sub>2</sub> bzw. Schmierstoffen auf dieser Basis, um eine höhere Lauf- bzw. Einsatzzeit der Aggregate und Bauteile an den Kraftfahrzeugen zu erreichen

Die Aufgabe ist erfüllt. Da sich das notwendige Versuchsprogramm bis Januar 1966 erstreckt, kann noch kein Ergebnis ausgewiesen werden.

2. Anwendung von Polyester-Rohren für Stromabnehmer

Diese Versuche werden von den LVB nach Koordinierung mit unserem Betrieb durchgeführt. Auf Grund der ungenügenden Werkstoffqualität ist es noch zu keinem Ergebnis gekommen. Die Lösung der Aufgabe ist von unserem Betrieb nicht beeinflussbar.

3. Erhöhung der Ölwechselfristen

Der VEB Minol stimmt einer Erhöhung der Ölwechselfristen nicht zu. Die Aufgabe wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

4. Zentrale Reparatur von Zylinderköpfen

Aufgabe abgeschlossen. Vier Varianten wurden erarbeitet.

5. Untersuchen der Unterwagenwäsche für KOM

Abgabe ist abgeschlossen. Das Ergebnis dient als Arbeitsunterlage für die SAG "Verbesserung der Technologie für die Fahrzeugpflege..."  
Aufgabe 32/I/1 im Plan Neue Technik 1966.

6. Rollprüfstand für KOM und Obüs

Aufgabe abgeschlossen. Das Ergebnis dient ebenfalls als Arbeitsunterlage für die Realisierung der Aufgabe 32/I/1 im Plan Neue Technik 1966.



Abteilung 33

1. Modernisierung der Sicherung von Baustellen durch Beleuchtung  
Untersuchungen dazu haben stattgefunden. Das Problem ist jedoch sehr umfangreich und fordert eine komplexe Lösung. In Verbindung mit der Abteilung 34 wird 1966 an der Aufgabe weitergearbeitet.
2. Mechanisierung des Schutt-Transportes  
Aufgabe erfüllt.
3. Entladen von Paletten auf Gleisbaustellen  
Untersuchungen ergaben, daß das Entladen von Paletten auf Baustellen nur erfolgen kann, wenn ein Hebegerät vorhanden ist. Da das nicht in jedem Fall möglich ist, und eine Stationierung eines Hebegerätes nur zum Zwecke des Entladens nicht den Nutzen rechtfertigt, muß bei der bisherigen Methode verblieben werden.
4. Veränderung der Behältnisse für Salz auf der Strecke (Salzkisten)  
Ziel der Untersuchungen war es, die z.Zt. im Einsatz befindlichen Holzkisten durch geeignete andere Behälter (z.B. Betonbehälter mit Plasteinsatz) zu ersetzen. Nach eingehenden Beratungen und Studium von Fachliteratur wird von einer Veränderung abgesehen.
5. Rationalisierung des Transportes von Schienen  
Allseitige Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, daß es sowohl vom Standpunkt des Arbeitsschutzes, als auch von volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten her, nicht zu vertreten ist, Schienen in größeren Längen als z.Zt. 12,5 m herzustellen.
6. Modernisierung des Anschlages von Betonplatten beim Transport derselben mittels Kran  
Das Anheben der Betonplatten sollte mittels Vakuumheber geschehen. Technische Mängel am Gerät ließen eine Einführung noch nicht zu. Die Aufgabe wird weiter verfolgt.
7. Untersuchungen der Anwendung der optimalen Gestaltung der Technologie im Gleisbau.  
Lehrgänge der KDT sind von Kollegen besucht worden. Voraussetzung für die Anwendung der Netzwerkplanung ist jedoch ein kontinuierlicher Bauablauf ohne Änderung der Baupläne. Solange dies nicht garantiert ist, ist eine Anwendung für unsere Gleisbaumaßnahmen nicht möglich.

Abteilung 34

1. Verbesserung des UKW-Empfanges durch Aufstellen eines abgesetzten Empfängers  
Aufgabe ist erfüllt. Ein UKW-Empfänger ist in der E-Abteilung Bühlau eingebaut.
2. Verringerung von Korrosionsströmen  
Aufgabe erfüllt. Eine elektrische Drainage ist im Gebiet der Blasewitzer-/Fetscherstraße eingebaut und in Betrieb.





3. Schutz von Schalttafeln für E-Weichen gegen Beschädigungen durch Überlastung

Aufgabe erfüllt. In die AEG-Schalttafeln werden Luftschütze eingebaut, die die Wirkung von Zeitrelais erreichen. Ein Durchbrennen der Stellwerksspulen wird damit verhindert.

Plantteil II

Abteilung 21

1. OS-Betrieb

Li.	19	am	1. 4.	(=Plan)	erfüllt
"	18	"	27. 4.	(gepl. 1.5.)	vorfristig erfüllt
"	5	"	15. 7.	(gepl. 1.6.)	6 Wochen später eingeführt, wegen Wagenlage
"	31	"	1. 7.	(=Plan)	erfüllt
"	10	"	6. 9.	(gepl. 1.10.)	vorfristig erfüllt
"	13, 15, 55	"	1. 10.	(gepl. 1.12.)	vorfristig erfüllt
"	6	"	13. 11.	(nicht gepl.)	zusätzlich
"	52, 59	"	15. 12.	(nicht gepl.)	zusätzlich
"	62	"	1. 5.	(nicht gepl.)	zusätzlich
"	8	"	-	geplant für 1.8.65	- nicht eingeführt

Durch vorfristige bzw. nicht geplante Einführung des OS-Betriebes auf Linien 10, 13, 15 und 18 bzw. 6, 52, 55, 59 und 62 ist die spätere Einführung des OS-Betriebes auf Linien 5 und 8 ausgeglichen worden. Von Abteilung 31 sind dazu 1965 121 Trieb- und 203 Beiwagen (= 324 Wagen) auf OS-Betrieb umgebaut worden.

Abteilung 31

1. Erweiterung der UP-Schweißanlage ..

Erfüllt, ohne Inanspruchnahme von 4.000,- MDN Investmittel.

2. Prüfung der Bahnmotore ...

Erfüllt. Hinsichtlich der Anwendung der Kreisschaltung für die Belastungsprüfung der Bahnmotore arbeitet noch eine SAG. Termin dafür 31.3.1966.

3. Austausch Blattfedern gegen Megifederung

Erfüllt. Als Maßnahme 31/3 im Plan Neue Technik 1966 weitergeführt.

4. Selbständige Nachstellvorrichtung für Scheibenbremsen in einem EB 57

Erfüllt. Versuchsauswertung am Wagen 1408 läuft noch.

5. Einsatz von hydraulischen Achskastenhebern in der Radsatzwerkstatt

Erfüllt. Jedoch ist an Stelle der vorgesehenen hydraulischen Achskastenheber ein Spezial-Hebegerät als Neuerervorschlag realisiert worden.



6. Argon-Schutzgas-Schweißung für Bleche  
Wegen Materialschwierigkeiten (Beschaffung einer Schweißpistole) kann das Verfahren erst 1966 eingeführt werden.
7. Anwendung neuer Technologien für Überlack  
Erfüllt. Realisierung im September 1965.
8. Arretierung der Scharfenbergkupplung  
Arretierung vom technischen Büro entwickelt und in Hw Tolkewitz in Auftrag gegeben. Realisierung wird durch Eigenanfertigung verzögert. Kooperation war nicht möglich.  
Termin der Einführung: I. Quartal 1966.
9. Pendel für gebogenes Kohleschleifstück  
Erfüllt. Die Zweckmäßigkeit des Pendela wird über einen längeren Zeitraum erprobt und anschliessend ausgewertet.
10. Überarbeitung WN-Mappe  
Erfüllt.
11. Austausch von Gleit- gegen Rollenlager am MAN-Wagen  
Durch Lieferschwierigkeiten Realisierung 1965 nicht möglich. Ist im Plan Neue Technik 1966 als Maßnahme 31/5 enthalten.
12. Beseitigung der negativen Erscheinungen bei zu starker Oberwelle an Batterien der Kleinspannungsanlage  
Theoretische Untersuchungen geführt. Musterausführung wird 1966 gebaut.
13. Austauschbuchsen für die Rollbahn der Kniehebel nach NV W 54/63  
Erfüllt.
14. Rationeller Ausbau der Achsen am T 4 - erfüllt.
15. Anbau von heizbaren Rückblickspiegeln  
Erfüllt. An 48 Wagen der Type ET 57 E und T 4 angebaut.

Abteilung 32

Es sind alle Maßnahmen von der Abteilung erfüllt worden.  
Diese waren:

1. Prüfstand für Sirokko-Ölheizung
2. Demontagegerät für Bremstrommeln
3. Zentrale Reparaturstelle für Bremstrommeln
4. Spezialgeräte für Grubenheber
5. Veränderung der Türkonstruktion nach NV Kr 51/64
6. Materialsparende Verkleidung der Ein- und Ausstiege nach NV Kr 17/65



7. Reduzierung der Fahrleitungsspannung nach NV Kr 66/65
8. Veränderung der Steuerung am Obus 9 Tr/64

### Abteilung 33

---

1. Entladen von Paletten  
Nicht realisiert. Siehe dazu Erläuterung unter Aufgaben der SAG.
2. Mechanisierung des Schutt-Transportes  
erfüllt.
3. Ausschweißen von Herzstückschnittpunkten  
erfüllt.
4. Einbau der stumpfgeschweißten Einfachkreuzung  
erfüllt.
5. Trennen von austenitischen Stählen  
Maßnahmen sind eingeleitet, Weiterführung 1966.
6. Gleiserneuerung mit bituminöser Tragschicht  
Maßnahme geht auf einen Neuerervorschlag zurück. Nach eingehenden Beratungen mußte dieser Neuerervorschlag jedoch, unter Beachtung der Perspektive im Gleisbau für Stadtstrecken, abgelehnt werden, so daß diese Maßnahme für unseren Betrieb nicht in Frage kommt.
7. Schwellenklötzer aus PVC  
Maßnahmen zur Realisierung eingeleitet, jedoch auf Grund von Lieferschwierigkeiten 1965 nicht realisierbar.

### Abteilung 34

---

1. Verbesserung des UKW-Empfanges  
erfüllt.
2. Schutz von Schalttafeln für elektrische Weichen  
erfüllt.
3. Vereinfachung der Weichensteuerung  
Maßnahme konnte nicht realisiert werden, da die Beschaffung der erforderlichen Aggregate nicht möglich ist (Import aus Westdeutschland).
4. Aufstellen von Luftentfeuchtern in Freilufttrafos d. Bw. Coswig u. Gohlis  
erfüllt.
5. Umbau eines Pkw-Kombi in einen Meßwagen  
Maßnahme im Rahmen von NAW-Leistungen erfüllt.



Mit diesen 65 Aufgaben orientierte der Plan Neue Technik 1965 auf die Erfüllung der Hauptaufgaben des Betriebes. Dabei muß jedoch eingeschätzt werden, daß im I. und II. Quartal in einzelnen Abteilungen ein Tempoverlust entstand und der Plan Neue Technik nicht in jedem Fall im Mittelpunkt der Arbeit stand. Die Komplexität verlangt, daß der Plan Neue Technik ein wichtiger Fakt bei der Erfüllung der Hauptaufgaben des Betriebes ist, und daß neben der technischen Lösung des Problems zugleich die ökonomische Seite von Anfang an berücksichtigt und ausgewiesen werden muß. Das ist im Plan Neue Technik 1965 noch zu schwach zum Ausdruck gekommen.

Trotz großer Anstrengungen bei der Lösung der Aufgaben, die mit einer durchaus positiven Einstellung angepackt werden, konnte mitunter deren Realisierung nicht bis zum Ende verfolgt werden, weil die Aufgaben nicht in jedem Fall auf einen breiten Personenkreis verteilt waren.

Diese Mängel sind erkannt, in Beratungen mit den Abteilungsleitern ausgewertet und die Schlußfolgerungen für den Plan Neue Technik 1966 daraus gezogen worden.

### 13.2. Fonds des Siebenjahrplanes

	<u>Abt. 31</u>	<u>Abt. 32</u>	<u>Abt. 33</u>	<u>Abt. 34</u>
Gesamteinsparung	103.490,--	117.046,--	110.349,--	7.001,--
Kostenwirks. Einsparg.	101.387,--	115.948,--	31.160,--	6.971,--
davon durch Normveränderg.	-,--	4.286,--	5.548,--	-,--
Senkung d. Ausfallstd.	6.407,--	45.598,--	6.990,--	- 1.812,--
NAW-Leistung	2.251,--	4.127,--	4.648,--	1.710,--
Neuerervorschläge	49.954,--	57.297,--	10.396,--	5.267,--
SAG	41.369,--	-,--	-,--	-,--
sonst. Einsparungen	-,--	44,--	-,--	1.806,--

### 13.3. Konto Junger Sozialisten

Abt. Schienenfahrzeuge	2.190,-- MDN
Abt. Kraftfahrzeuge	26.372,-- "
Abt. Gleisbau	keine Einsparung
Abt. Stromversorgung	166,-- MDN





14. Abwicklung der Investitionen und Generalreparaturen

14.1. Plan der staatlichen Investitionen

14.1.1. Investmittelbereitstellung und Finanzierungsquellen

14.1.1.1. Investmittelbereitstellung

Der Plananteil Investitionen (einschl. Generalreparaturen) des Volkswirtschaftsplanes wurde von uns unter Beachtung der Kontrollziffern mit einem

Invest-Volumen von TMDN 10.848,0

erarbeitet, abgegeben und vom Planträger am 20.1.1965 bestätigt.

Nicht berücksichtigt wurden unsere Forderungen vom 31.7.1964 auf zusätzlichen Bedarf von

Generalreparaturen am Gleisnetz	TMDN	2.384,2
" " an Bahnwerken	"	60,0
1 Schienenreinigungswagen	"	95,0
1 Dreh- und 1 Bohrmaschine	"	24,3
2 Strab-Züge von Görlitz	"	420,0
4 Trieb- und 16 Beiwagen über den Rat des Bezirkes	"	1.740,0

Auf Grund vielfältiger Anträge und Begründungen hat der Planträger die Auflage erhalten, gem. einem Beschluß des Rates des Bezirkes Dresden die Generalreparaturen am Gleisnetz mit allen Kräften abzudecken.

Nach vielen Verhandlungen endete die 4. und letzte Planänderung vom 23.12.65 mit

Schlüssel-Nr.:		Plan	Ist
1120	Ers. Investitionen	TMDN 2.125,1	2.049,9
1300	Erw. Investitionen	" 1.899,7	1.853,1
4000	Projektierungen	" 35,8	34,4
		TMDN 4.060,6	3.937,4
1110	Generalreparaturen	" 9.444,5	9.415,6
		TMDN 13.505,1	13.353,0

14.1.1.2. Finanzierungsquellen der staatlichen Investitionen

		Plan	Ist
a)	Amortisationsaufkommen des Betriebes	TMDN 5.337,7	5.337,7
b)	Haushaltmittel	" 8.167,4	8.015,3
		TMDN 13.505,1	13.353,0



14.1.2. Abrechnung der Investitionen

Trotz guter Vorbereitung und laufender Kontrolle des Erfüllungsstandes der Investitionen war es immer wieder notwendig, Änderungen, besonders in der Durchführung des Gleisbau-Programmes, vorzunehmen.

Als materiellen Überhang meldeten wir zum 31.12.1965/31.1.1966

MDN 152.082,53

14.1.3. Durchführung der Investitionen

14.1.3.1. Bautätigkeit im Gleisbau

a) Generalreparaturen

Der Beschluß des Rates des Bezirkes und des Rates der Stadt Dresden lautet, daß jährlich

26 km Gleis erneuert

werden, Generalreparaturen einschl. Erweiterungs-Investitionen und Staatsplanvorhaben.

Bei der Durchführung des Gleisbauprogrammes hatten wir Schwierigkeiten in der Beschaffung von Mitteln und Bauanteilen zu überwinden. Die Auswirkungen der PAO 2030 - Errechnung von Festpreisen - waren Anfang 1965 nicht übersehbar und führten indirekt zu einer schnelleren Ausschöpfung der Mittel und der Bauanteile und damit zu geringerer m-Gleisleistung. Auch entsprach die Bilanzierung der Bauanteile noch nicht unserem Bedarf.

14.1.3.2. Investitionen im Gleisnetz

Nach langen Verhandlungen standen wir vor der Situation, hervorgerufen durch staatliche Weisung, daß der VEB Tiefbau, Dresden, die vorgesehene Gleisschleife Diebweg nicht bauen wird. Durch Vereinfachung des Projektes konnten wir mit eigenen Kräften im Wettbewerb erreichen, daß die Schleife planmäßig befahren werden konnte. Das Abziehen von Arbeitskräften aus dem GR-Programm für das Bauen der Schleife führte insgesamt gesehen zu einer Leistungsminde- rung, da Investitionen mehr Arbeitskräfte je Meter Gleis binden. Durch besondere Maßnahmen, NAW von Großbetrieben und Freiwerden eines Baggers gelang es, Vorausarbeiten an der Gleisschleife Übigau auszuführen.

m-Gleisleistung - 26 km - Programm

Generalreparaturen	20.181	m	Gleis	
Gleisschleife Diebweg	1.013	m	Gleis	
Bodenbacher Straße (VEB Straßenwesen)	684	m	Gleis	
Christianstraße (Staatsvorhaben)	1.680	m	Gleis	
	<u>23.558</u>	m	Gleis	= 92,0 % Erfüllung.



14.1.3.3. Investitionen an Gebäuden und Anlagen

Der Abzug von Baukapazität gem. staatlicher Weisung konnte durch Kapazität anderer mithelfender Baubetriebe ausgeglichen werden.

14.1.3.4. Generalreparaturen an Gebäuden und Anlagen

Bei den Generalreparaturen war es nur durch laufende Planänderung möglich, die Veränderungen in den Baukapazitäten abzufangen. Doch konnte der Umbau der Lagerräume der Kfz.-Werkstatt Mickten nicht durchgeführt werden.

14.1.4. Durchgeführte Invest-Vorhaben  
(mengen- und wertmäßiger Erfüllungsstand)

14.1.4.1. Generalreparaturen 1110

20,2	km Gleisanlagen	TMDN	6.244,8
11	Strab-Triebwagen	"	315,6
18	Strab-Beiwagen	"	356,1
13	Normgestelle	"	126,2
10	KOM's	"	344,4
5	KOM-Anhänger	"	56,6
2	KOM-Fahrgestelle	"	10,6
1	Obus	"	31,1
	Wirtschaftsfahrzeuge	"	73,8
2	Fähren	"	39,8
	Stark- und Schwachstromanlagen	"	270,3
16	km Fahrdrabt	"	205,6
	Bahnwerke	"	577,9
	Gebäude und Nebenanlagen	"	536,1
	Maschinen und Ausrüstungen	"	63,4
	Austausch-Baugruppen	"	163,3
		TMDN	9.415,6

14.1.4.2. Ersatz-Investitionen 1120

8	Strab-Triebwagen	TMDN	1.098,5
3	Obusse	"	297,6
3	KOM's "Ikarus" 66	"	223,6
1	feuerlose Lok	"	14,0
16	Wirtschaftsfahrzeuge	"	225,5
	Bahnwerk Niedersedlitz (Teilersatz)	"	93,3
33	verschiedene Maschinen und Ausrüstungen	"	97,4
		TMDN	2.049,9



14.1.4.3. Erweiterungs-Investitionen

8	Strab-Triebwagen	TMDN	582,1
2	KOM's "Ikarus-Luxus"	"	183,3
	Gleisschleife Diebweg	"	396,7
	Gleisschleife Übigau (Vorarbeiten)	"	28,4
	Erweiterung des Kabelnetzes	"	114,1
20	Sprechanlagen in KOM's	"	19,1
5	elektr. Weichen	"	9,9
2	Bau-Signalanlagen	"	10,1
	Erweiterung der Robotron-Buchungs-Station	"	49,8
3	transportable Unterkunftsräume an Endpunkten	"	11,0
1	Verkehrshäus'chen Diebweg	"	35,1
	Gleisgruben modernisiert	"	47,2
1	Verkehrshäus'chen Avenariusstraße	"	17,8
1	" " Willi Ermer-Platz	"	21,7
1	" " Weißig	"	20,8
	Erweiterungen an Bauten	"	94,0
54	versch. Maschinen u. Ausrüstungen	"	212,0
		TMDN	1.853,1

14.1.4.4. Projektierungen

	Gleisschleife Leutewitz (Aufgabenstellung)	TMDN	10,9
	Einführung Strab-Wagen T 4 D (Aufgabenstellung)	"	1,1
	Sozialbau und Brunnen Blasewitz (Aufgabenst. u. Projekt)	"	0,8
	Gleisschleife Coschütz (Projekt)	"	8,8
	Gleisschleife Übigau (Projekt)	"	12,9
		TMDN	34,5

14.1.5. Staatsplanvorhaben Christianstraße

Bei der Neugestaltung des Stadtkerns ist vorgesehen, daß die Prager Straße nicht mehr durch Straßenbahnen befahren wird.

Die Christianstraße erhält im Zuge der Nord-Süd-Achse eine neue Trasse und die neue Straßenbahnführung.

Die Umgestaltung obliegt der Abteilung "Stadtzentrum" des Rates der Stadt Dresden.

Im abgelaufenen Planjahr wurden damit 1.680 m Gleis erneuert, wenn auch noch nicht ans Gleisnetz angeschlossen.

Staatsplanvorhaben Falkenbrücke

Durch den Bau der neuen Falkenbrücke wird die alte abgebrochen. Der Fußgänger-verkehr wird durch einen Schienenersatzverkehr mit unseren KOM's vom 1.12.65 bis 31.7.66 durchgeführt. Für das Planjahr 1965 erhielten wir TMDN 28,3 Planmittel überschrieben, wovon TMDN 26,2 verbraucht wurden.











