

In der gleichen WB wird der Einsatz von Schnittholz, der im Jahre 1960 5,1 Kubikmeter je Wagen beträgt, auf 1,7 Kubikmeter im Jahre 1965 gesenkt und der Verbrauch an Alu-Formguß je Wagen von 55 Tonnen auf 29 Tonnen.

Im VEB „Georgi-Dimitroff“-Werk in Magdeburg ergibt sich durch die Neukonstruktion eines Getriebes eine Gewichtssenkung von 18,5 Kilogramm je PS auf 11,5 Kilogramm je PS. Durch die Einführung vollgeschweißter Stirnräder mit auf geschweißter Bandage wird die Gußausführung um 31 Prozent im Gewicht gesenkt und durch die Ausführung des Getriebekastens in Schweißkonstruktion eine Gewichtseinsparung von 38 Prozent erreicht.

Im Elektromaschinenbau wird durch eine bessere Isolierung, durch Anwendung von Schweißkonstruktionen und durch Verwendung von Rippenringen mit Blechmantel bei der Produktion von Synchronmotoren eine Gewichtseinsparung von 30 Prozent erreicht. Beim Bau eines Ankers für Gleichstrom-Umkehr-Walzenzugmotoren konnte durch Leichtbauweise eine Einsparung von 8,8 Tonnen je Motor, das sind 14 Prozent des Materialeinsatzes, erreicht werden. Ebenso soll in der Dynamo- und Transformatorenfertigung durch die Verwendung von Texturblechbändern an Stelle von Tafelblechen nicht nur eine Steigerung der Arbeitsproduktivität, sondern auch eine zwölfprozentige Senkung des Materialeinsatzes erreicht werden.

In der Produktion von Elektromotoren wurde durch die Einführung der Einheitsmotorenreihe, womit im Jahre 1958 begonnen wurde, eine Verbesserung des Leistungsgewichtes um 15 Prozent erreicht und bei Einheitstransformatoren durch eine neue, einheitliche Konstruktion eine Senkung des Eigengewichtes um 15 Prozent.

Im Stahlbau wird besonders beim Brückenbau durch Verwendung von Orthotropenplatten eine wesentliche Materialeinsparung erzielt, so daß die Autobahnbrücke Kloitzsch - Elbebrücke Roßlau bereits mit 17 Prozent weniger Material gebaut werden konnte.

Im VEB Maschinenfabrik Dessau sind materialeinsparende Neuentwicklungen eingeführt, durch die erzielt wird, daß bei einem Elektrozug von einer Tonne Tragkraft statt 200 Kilogramm Stahl in der alten Ausführung 144 Kilogramm in der neuen Ausführung verwendet werden, bei einem Elektrozug von 2 Tonnen Tragkraft statt 356 Kilogramm noch 220 Kilogramm und bei einem Elektrozug von 5 Tonnen Tragkraft statt 726 Kilogramm noch 483 Kilogramm.

Im VEB Getriebewerk Gotha konnte der Materialeinsatz für ein Verteilergetriebe für LKW von 90 Kilogramm auf 70,5 Kilogramm Material ge-