

# Inhalt

|  |    |   |    |  |    |
|--|----|---|----|--|----|
| <b>Vorwort</b>   | 7  | Die Straßenbahnerbewegung des Jahres 1903   | 43 | Betriebsrat oder Beamtenausschuß   | 66 |
| <b>Sänfte, Droschke, Pferdeomnibus</b>   | 10 | <b>Die Städtische Straßenbahn und ihre Entwicklung bis zum Ende des ersten Weltkriegs (1905 bis 1918)</b> | 46 | Der Aufschwung im Straßenbahnwesen in den Jahren 1924 bis 1929                                 | 68 |
| <b>Die Zeit der privatkapitalistischen Straßenbahnbetriebe (1872 bis 1905)</b>           | 13 | Die Dresdner Straßenbahnen werden städtisch   | 46 | Erneute Angriffe auf die Lebenslage der Straßenbahner  | 71 |
| Arnold von Etlinger und die Continental-Pferdeisenbahn-Aktiengesellschaft                | 13 | Die Lage des Straßenbahnpersonals nach der Kommunalisierung   | 50 | Die fortschrittlichen Kräfte erstarken   | 72 |
| The Tramways Company of Germany Limited  | 16 | Lokalvereine und »Standesvertretung«  | 52 | Der Rathausmarsch von 1927   | 73 |
| Die Gründung der Deutschen Straßenbahngesellschaft in Dresden                            | 19 | Die Linien- und Tarifreform des Jahres 1909   | 55 | Der »Rote Straßenbahner«   | 74 |
| Der elektrische Betrieb – eine Wende im Straßenbahnwesen                                 | 21 | Dresdens erste Kraftomnibuslinie  | 56 | Für eine revolutionäre Mehrheit im Betriebsrat   | 75 |
| Die Dresdner Straßenbahn AG, neue Bedingungen des Rates und der Betriebsvertrag von 1895 | 31 | Die Städtische Straßenbahn während des ersten Weltkriegs  | 56 | Die Entwicklung der Dresdner Straßenbahn AG in der Zeit der Weltwirtschaftskrise 1929 bis 1933 | 75 |
| Fahrzeuge und Betriebsanlagen  | 33 | <b>Das Dresdner Straßenbahnwesen in der Weimarer Republik (1919 bis 1933)</b>                             | 60 | Arbeitsstreckung, Lohnraub und Entlassungen  | 77 |
| Die Außenbahnen  | 36 | Die Städtische Straßenbahn in den Inflationsjahren 1919 bis 1923  | 60 | Dresdner Straßenbahner fahren in die Sowjetunion   | 79 |
| Straßenbahner – eine neue Berufsgruppe   | 39 | Tarifvertrag und Personalabbau  | 63 | Die Betriebsratswahlen 1930 und 1931   | 80 |
| Herren und »Bedienstete«   | 40 | Arbeitgeberverband kontra Mitbestimmung   | 65 | Der Streikversuch im Sommer des Jahres 1931  | 81 |
| Lange Arbeitszeit, geringer Lohn   | 41 |   |    | Die revolutionären Straßenbahner geben den Kampf nicht auf                                     | 82 |
| Strafgelder für den »Unterstützungsfonds«  | 42 |   |    |  |    |

**Die Dresdner Straßenbahn AG in der Zeit der faschistischen Diktatur (1933 bis 1945) 84**

Die Betriebsentwicklung in den Jahren 1933 bis 1939 84

Alle fortschrittlichen Straßenbahner werden verfolgt 89

»Führer« und »Gefolgschaft« 91

Die Löhne bleiben niedrig 92

Straßenbahner kämpfen gegen den Faschismus 93

Der Straßenbahn- und Omnibusverkehr in den Kriegsjahren 1939 bis 1945 96

»Kriegshilfsdienst« und 60-Stunden-Woche 98

Die Straßenbahn im Dienst faschistischer Rassenpolitik 100

Inferno Dresden 102

**Der Aufbau eines demokratischen Nahverkehrsbetriebs in Dresden während der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung (1945 bis 1949) 106**

Aktivisten der ersten Stunde packen an 108

Die Straßenbahn fährt wieder 113

Sowjetsoldaten helfen den Straßenbahnern 116

Von der Aktionseinheit zur Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands 118

**Anhang 212**

**Die Wagensgeschichte der Straßenbahnen in Dresden 215**

Ein Betrieb – eine Gewerkschaft 120

Frauen und Jugendliche arbeiten mit 122

1946 – das Jahr des ersten Dresdner Aufbauplans 124

Einheitliche Arbeitsrechtsverhältnisse für die Straßenbahner 127

Dresdner Verkehrsgesellschaft AG und KWU Verkehrsbetriebe 128

Die Entwicklung des Straßenbahn- und Omnibusverkehrs 1947 bis 1949 133

Die Leistungen der technischen Bereiche 1947 bis 1949 136

Der »Aufbauplan 234« und der Zweijahrplan 142

Leistungslohn, Verbesserungsvorschläge und Punktsystem 143

Die weitere Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen 145

**Die Entwicklung des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden zum sozialistischen Nahverkehrsbetrieb (1949 bis 1961) 149**

Wachsende Verkehrsaufgaben müssen bewältigt werden 151

Neue Abfertigungssysteme im Straßenbahn- und Omnibusverkehr 156

Fahrzeuge und Verkehrsanlagen 158

Vom Ich zum Wir 164

Förderung der Frauen und Jugendlichen 169

Gute Leistungen zahlen sich aus 170

Für den Schutz des Sozialismus 174

**Die Entwicklung des VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden von 1961 bis 1970 176**

Neue Anforderungen an den Nahverkehr 177

Die Einführung des OS-Betriebes 179

Die Umgestaltung des Liniennetzes der Straßenbahn 180

Das Tatraprogramm – Beginn einer neuen Etappe 182

Fahrzeuginstandhaltung, Gleisbau und Stromversorgung 184

Hohe Leistungen im Wettbewerb zum Nutzen aller 188

**Die Dresdner Verkehrsbetriebe auf dem Kurs des VIII. Parteitags der SED (1971 bis 1975) 193**

Das Tatraprogramm wird weiter verwirklicht 194

Erfolgreiche Entwicklung des Kraftomnibusbetriebs 198

Die Tarife bleiben stabil 200

Große Aufgaben für die technischen Bereiche 202

»Sozialistisch arbeiten, lernen und leben« 205

Das materielle und kulturelle Lebensniveau erhöht sich spürbar 208