

Geleitwort des Oberbürgermeisters	3
Vorwort	5
1. Die Entwicklung der Stadt Plauen	7
2. Der Nahverkehr in Plauen bis zur Eröffnung der Straßenbahn	8
3. Der Verkehrsbetrieb als Aktiengesellschaft von 1894–1950	10
3.1 Der Konzessionsvertrag	10
3.2 Finanzierung des Unternehmens	12
3.3 Überlandbahnprojekte der SSG vor dem I. Weltkrieg	13
3.4 Personal und Löhne	15
4. Das Gleis- und Liniennetz	17
4.1 1894–1914	17
4.2 1914–1922	27
4.3 1924–1945	29
4.4 1945–1948	32
4.5 1949–1969	34
5. Wagenpark	42
6. Wagenhallen und Werkstätten	72
6.1 Wagenhalle an der Theaterstraße	72
6.2 Wagenhalle an der Talbahnstraße	73
6.3 Wagenhalle am Unteren Bahnhof	73
6.4 Werkstattgebäude an der Wiesenstraße	75
6.5 Geplante Wagenhalle an der Melanchthonstraße	76
7. Tarife	77
8. Verkehrsleistungen	84
9. Fahrtausweise und Fahrgastabfertigung	85
9.1 Das Zahlkastensystem	85
9.2 Mit Schaffner	86
9.3 Der Zeitkartetriebwagen (Z-Betrieb)	87
9.4 Ohne Schaffner (OS-Betrieb)	87
10. Stromversorgung	91
10.1 Kraftstation an der Theaterstraße	91
10.2 Stromversorgung aus dem städtischen Elektrizitätswerk	92
10.3 Die neuen Gleichrichterstationen	92
11. Güterverkehr bei der Plauener Straßenbahn	92
11.1 Güterverkehr um die Jahrhundertwende	92
11.2 Güterverkehr mit Gütertriebwagen 1944/1945	93
11.3 Güterverkehr mit Einachshängern 1944/1945	93
11.4 Güterverkehr nach 1945 zur Trümmerbeseitigung	93
12. Omnibusverkehr	94
12.1 Die Omnibuslinie Tunnel–Chrieschwitz 1927–1931	94
12.2 Die geplante Wiederinbetriebnahme 1939	94
12.3 Der Straßenbahn-Ersatzverkehr Neundorf–Hauptfriedhof 1945	95
13. Nicht verwirklichte Obus-Projekte	95
13.1 Projekt Haselbrunn–Neundorf 1939/1940	95
13.2 Projekt Preißelpöhl–Dittrichplatz 1946	96
14. Der Verkehrsbetrieb als volkseigener Betrieb ab 1951	96
14.1 Die Entwicklung	96
14.2 Die Perspektive	99
15. Erläuterung der in diesem Heft verwendeten Straßenbezeichnungen	100