

DER S A M M L E R - B R I E F

1. Jahrgang.

Essen, den 1. November 1946.

Nr. 16.

Informations-Rundschreiben für Freunde des Verkehrswesens, herausgegeben mit Genehmigung der Militär-Regierung (MG 130 Det/7.2.46) von
Günter Stetza, (22a) Essen (Ruhr), Henricistr. 71.

Unkostenbeitrag: vierteljährlich RM.1,-, Einzahlung in bar oder auf
Postscheckkonto Essen 45754.

+++++
Am 25. Oktober 1946 starb in
Hamburg unser lieber Freund
und Sammler
M a x J o h n
im Alter von 64 Jahren.
Ehre seinem Andenken !
+++++

Neue Anschriften:

Brendow, Rolf, (22a) Duisburg, Düsseldorfer Landstr. 97a / VI
Brusberg, Wilhelm, (10) Dresden N 30, Tichatschekstr. 45 b/Zschoke / Lok
Eschrich, Erwin, (13a) Ehingen üb/Wassertrudingen, Krs. Dinkelsbühl, Postf.
Gaiser, F., (13a) Hobbach (Mainfr.) Krs. Obernburg, Haus Nr. 2 1/4
Hochheim, Georg, (20) Waddingen üb/Goslar (Harz) / Vm
Keller, Friedrich, (10) Zwickau, Leipziger Str. 175 / Vm
Müller-Hillebrand, Dipl. Ing. Oberbaurat, (16) Laubach (Oberhess) Schl. 3
Patzschke, Johannes, (10) Rosswein (Sa.), Am Stellen 11 / VbLokFpZKa:FKFS
Schwarz, Helmut, (20) Ahlem b/Hannover, Flüchtlingsheim
Sprengel, Werner, (20) Elze-Bennemühlen, Haus Nr. 32
Töpelmann, J., Dipl. Ing., (19) Halle (Saale), Pelitzscher Str. 75 / VbLok
Umlauf, Werner, (15) Stadtilm (Thür.), Bahnhofstr. 10 b/Franke / Lok
Wagner, Peter, (13b) München 38, Wotanstr. 22 / Strab
Weber, Hans, (20) Braunschweig, Cyriaksring 61 / StrabOmnObus TWBWBpLst
Wolf, Walter, (22b) Brohl (Rh.), Hauptstr. 103

Anschriftenänderungen und Wünsche:

Eschrich: sucht Fs, Fk, Fp und Frachtbriefe, Vb und Lit von allen Bahnen
der ehem. deutschen Kolonien (bis 1914 bzw. 1918) besonders von
Deutsch-Ostafrika

H-arder teilt mit, daß er bis auf weiteres keine Fse mehr sammelt

Krafft, Maximilian, neue Anschrift (16) Offenbach (Main), Bieberer Str. 48

Petersen: bittet um Zusendung von Fs und Fk zum Aufbau seiner Sammlung.

Schickhardt, Karl E., neue Anschrift (14b) Reutlingen-Betzingen,
Schickhardtstr. 38

Umlauf: möchte mit Interessenten für Kesselwagen in Verbindung treten.

Der Jubiläums-Kalender (1. Hälfte November):

2.11.1891 Eröffnung der Pferdebahn Zerbst

Wagenpark-Statistik:

Krefeld: nunmehr 8 KSW-Bw (1-8) in Betrieb, (Stetza)

Stuttgart: neu KSW-Tw 732-735. (Schickhardt)

Die Verkehrs-Lage:

- =====
 a) Eisenbahnen: Der E 341/2 M.-Gladbach-Kassel führt zwei 4-achsige
 der Lokalbahn A.G. München mit (Wolff).
Harder: Der zu den Pommerschen Landesbahnen auf der Insel Rügen gehö-
 rige Kib-Betrieb ist unversehrt. Auf der Strecke Göhren-Putbus-Alte-
 fähr werktägl. 1 Zugpaar, ein weiteres auf der Strecke Putbus-Gar-
 Auf der Strecke Bergen-Altenkirchen werktägl. 1 Zugpaar, ein zweites
 auf der Teilstrecke Bergen-Wittower Fähre.
Petersen: Seit 7.10. wieder durchgeh. Verkehr Hannover-Altenbeken (Hb-
 Hameln), D 51/52 (Hannover-Köln) demnächst über diese Strecke.
 Ddt: 1001/2 jetzt werktägl. zwischen Bielefeld u. Göttingen d. Zivillin-
 kehr freigegeben.
Kuhn: Die Eisenbahnbrücke Chantilly (Frankreich) wurde wieder drei-
 gleisig aufgebaut, der Eisenbahnviadukt von Maintenon fertiggestellt.
Verburg: Die Lüneburg-Bleckeder Eisenbahn wurde in die Ostsee-Ver-
 sche Eisenbahn A.G. in Celle verschmolzen. Zu dieser Bahn gehören die
 Strecken Celle-Soltau, Celle-Munster-Lager, Celle-Wittingen, Besich-
 bostel-Mariagluck und Wittingen-Rühen (früher bis Oebisfelde)
v. Linstow: Nach Schließung des Görlitzer Bahnhofs in Berlin werden
 die Fernzüge E 177/8 Berlin-Görlitz und P 769 Berlin-Cottbus auf den
 Schlesischen Bahnhof (über Güteraussonring) geleitet, desgl. die frü-
 her vom Anhalter Bahnhof fahrenden D 41/44 Berlin-Erfurt, DD 59/60
 Berlin-Dresden und E 61/62 Berlin-Chemnitz bzw. Dresden.
Krafft: D 75/76 Frankfurt-Main-Hamburg-Altona fährt jetzt wie früher
 über Offenbach (Main) Hbf., das seit Kriegsende zum ersten Mal wieder
 an das Fernverkehrsnetz angeschlossen wurde.
Sommerfeldt: Der Orient-Express L 5/6 Paris-Wien und Paris-Prag (L 105
 106) teilt sich in Stg.-Untertürkheim Gbhf. Der Wiener Teil besteht
 aus 3 JSG-Speisewagen und zwei AB4u.
- b) Straßenbahnen und Omnibusse:
Berlin: seit 16.9. die frühere "Grünwaldbahn" als L.40 wieder in Be-
 trieb; (v. Linstow)
Braunschweig: Omn.-Linie Braunschweig-Hamburg (Fahrzeit 5 Std.) wird
 jetzt jeden Mittwoch und Freitag befahren (Matern)
Düsseldorf: neu Strab.-L.8 Zoo-Hbf.-Hamm (alle 30 Min.), dafür L.5 nur
 noch zwischen Hbf. und Volmerswerth (alle 20 Min.). (Mattheis)
Remscheid: Jetzt Ausbau der Bismarckstr. (Steigung 106 v. T.) mit Dop-
 pelgleis (steilste Reibungsbahnstrecke Deutschlands) (Krey)
Saarbrücken: Strab.-L. 5 Rastpfuhl-St. Annual wieder durchgeh. in Betr.
 Neue Rb-Omn-Linie Greifswald-Wiek-Eldena in Betrieb genommen (Kuhn
 Harder)
- c) Schnellbahnen:
Ende: Der S-Bahnhof Weissensee in Berlin wurde in "Greifswalder Str."
 umbenannt.
v. Linstow: Ausbau des elektr. S-Bahn-Betriebes bis Hoppegarten in Fort-
 schritt.
- d) Wasserverkehr:
v. Linstow: BVG-Personenschiffahrt wurde zwischen Wannsee und Haidow
 wieder aufgenommen.
Brendow: Einrichtung mehrerer Rheinfähren bei Duisburg.
Verburg: 3 Motorboote der Essener Baldeneysee-Schiffahrt wurden für
 den Rhein-Fahrverkehr zwischen Duisburg und Rheinhausen eingesetzt.
Rüter: Auf den oberbayr. Seen ist der Dampferverkehr wieder aufgenommen
 worden.
Petersen: Eilfracht-Schiffahrt einmal wöchentl. zwischen Minden und
 Hann.-Münden mit beschränkt. Personenbeförderung, Fahrtdauer aufwärts
 4, abwärts 2 Tage.
Harder: Neue Schiffsverbindungen Greifswald-Wiek-Ludwigsburg (2 mal wö-
 chentl.), Stralsund-Wolgast-Greifswald Frachtverkehr (1 mal wöchentl.)
- =====

Fahrscheinwesen:

Otto: In Sachsen werden jetzt Rb-Fk für 3. Klasse auf braunem, grünem und weißem Karton ausgegeben.

Matern: neue Netzbild-Fse der Linie Braunschweig-Wolfenbüttel, 7,3 x 4,5 cm, Kinderfs 0,20 m/senkr. rotem Balken, Erw.Fs. 0,30 m/senkr. braunem und 0,45 m/senkr. grünem Balken.

Esch: bei der BVG bisher folgende fremde Fse festgestellt: Breslau, Beuthen, Neustadt-Landau, Kassel, Gera und Ulm.

Lichtbildertausch:

Schneider (Otto) sucht zur Vervollständigung seiner Lok-Bildersammlung: sämtl. G-Lok (alte preuß. G 1 bis G 12 mit Ausnahme von G 10 und G 12), preuß. P1, P5, P7, P9 und T1, T2, T4, T5, T6, T8, T9, T10 entweder gegen gute Bezahlung oder im Tausch gegen Eisenbahnbilder-Ansichtskarten.

Brusberg: sucht zum Wiederaufbau seiner vernichteten Sammlung Lok-Bildkarten und -kataloge, erbittet Angebot.

v. Linstow: sucht Vb des auf der Isartalbahn laufenden umgebauten Berliner S-Bahnzuges ET 182, gibt dafür ET Linz-Waitzenkirchen oder Wiener Stadtbahn ab.

Stetza: sucht Vb zerstörter Verkehrsmittel und Verkehrsanlagen.

Lokwesen:

Brandt: zur Anfrage Biedenkopf (S.B.Nr.14, S.71): Auch im Ausland wurden Höchst- und Spitzengeschwindigkeiten von 140 und mehr km/h durch Dampf-, Diesel- und elektr. Lok und Tw im Reisezugdienst und auf Versuchsfahrten erreicht: in England wurde am 3.7.38 ein Zug von der 2'C 1'h3-S-Lok (mit 2032 mm Rad-Ø) "Mallard" auf der LNE mit der engl. Rekordzeit von 200 km/h gefahren,

die italienischen Staatsbahnen erreichten am 20.7.39 auf der Strecke Florenz-Mailand mit einem elektr. Tw-Zug bei einem Versuch 203 km/h, in Nordamerika war der schnellste Zug im regelmäßigen Betrieb der auf der Chicago-, Milwaukee-, St. Paul- & Pacific-Bahn verkehrende "Hiawatha"-Expres. Dieser Zug wurde von einer Dampf-Lok der Bauart 2'C 2'h3 gefahren, welche 192 km/h Höchstgeschwindigkeit ständig erreichte.

Deutschland besaß 1939 in dem neuartigen dreiteiligen Kruckenberg-Schnelltw der DRB ein Fahrzeug, das bei verschiedenen Versuchsfahrten dauernd mehr als 200 km/h fahren konnte, während die Spitzengeschwindigkeit bei 215 km/h lag. Der Propellerantrieb war bei diesem Fahrzeug aufgegeben, obwohl der Tw verschiedene neuartige Konstruktionseinzelteile, wie Unterbringung des Motors und hydraulischen Getriebes im vorderen, überhängenden Teil und mit dahinter hochliegendem Führerstand besaß. Der Tw sollte auf der Strecke Berlin-Hamburg eingesetzt werden.

Müller (Siegfried): teilt mit, daß Zuschriften betr. El-Lok im Augenblick nicht beantwortet werden können. Es befindet sich eine Broschüre "Die Elloks der DR" mit allen technischen Daten und der Entwicklungsgeschichte der Baureihen im Druck. Der Zeitpunkt, zu welchem Bestellungen entgegen genommen werden, wird im "Sammler-Brief" bekanntgegeben.

Werner: besitzt Aufzeichnungen über in Rußland festgestellte Rb-Lok der Reihe 52 und auf Wunsch Nummern und beobachteten Standort bekannt.

Monse: teilt berichtend mit, daß es im "S.B." Nr.12, S.60 (Lok mit nur 2 gekuppelten Achsen) jeweils S 6 und S 3 (nicht 56 und 53) heißen muß. Es handelt sich also um die alten preuß. Gattungen S6 und S3.

Klubescheidt: teilt berichtend mit, daß es sich bei dem BvT 137 155 (vgl. S.B.Nr.14, S.71) um den Bhf. Altenberg (Erzgeb.), nicht A-burg hand.

Kuhn: in "Zeit im Bild" v.22.9.46 war eine russ. Super-Lok 2'3'2 Nr.3 abgebildet; stromlinienverkleidet, aber getrennt Kessel und Triebwerk (ähnlich wie nachträgl. verkleidete engl. Lok), ruß. Stern auf Rauchkammer-türverkleidung, eingebauter Scheinwerfer, Turbinenantrieb, hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten.-

Modellbau:

Kirchner: gibt Modellierbogen 1:100 des ESW und KSW zum Preise von RM.1.-- ab. Die unter den Modellbauern sehr beliebte Deutsche Spielwaren-Zeitung ist im alten Verlag Meisenbach & Co., Bamberg, unter der neuen Bezeichnung "Die Spielzeug-Lade" neu erschienen.

Hans Lips, Inh. der "Ohali"-Spielwarenbetriebe, (23) Drentwede, erbitte als Flüchtling, der seine Betriebe im Osten zurücklassen musste und mit der Herstellung elektrischer Modelleisenbahnen wieder beginnt, Unterstützung mit Ansichtskarten, Katalogen, Literatur, Zeichnungen usw., die das Eisenbahn- und Eisenbahnmodellbaufach betreffen. Gesucht wird vor allem Unterlagenmaterial für Gleishau und rollendes Material, Oberbauten wie Stellwerke, Güter- und Lokschuppen usw. Sendungen direkt an ob. Anschrift.

Wagner (Peter): sucht Märklin Spur 0 Weichen, Kreuzung mit Mittelschiene, gibt dafür an Interessenten Reichsbahnkalender 1939 und 1941 ab.

Schweigel: liefert Modellbau-Zeichnungen für den Bau von Lok, Waggon, Gleisen und Weichen der neuen 12 mm Spurweite = M. 1 : 125. Genaues Verzeichnis gegen Voreinsendung von RM.0,30 in Briefmarken. Weitere Zeichnungen für Spur 0 und 00. folgen).

Geschichtliches:

Nahverkehrsgeschichte Wiesbaden: (Fortsetzung)

III) Elektrische Straßenbahn 15.2.95 Gründung der S.E.G., 16.5.96 Eröffnung der ersten elektr. Strab. Alter Bhf.-Wälmühlbrauerei. Am 2.11.00 Stilllegung des Dampfbetriebes und Ausdehnung des elektr. Betriebes bis Biebrich. 30.3.04 erste Strab.-Linie nach Mainz, 25.8.04 Verlängerung der Biebricher Linie bis Schierstein, 16.11.06 Eröffnung des neuen Hbf. 1.8.06 Eröffnung der ersten städtischen Linie Wilhelmstr. - Dotzheim, 16.10.06 Eröffnung der Linie nach Erbenheim, 20.9.07 Inbetriebnahme des Verbindungsstückes Biebrich-Wiesbaden Ost, März 1910 Verlängerung der städtischen Linie bis Bierstadt. Februar 1916 Verlängerung der Mainzer Linie bis Mainz Hbf. Juli 1925 fiel Nerobergbahn an die Stadt Wiesbaden. 1.8.29 neu Linie 8 Biebrich - Wiesbaden Hauptpost, 1.3.33 L.9 von Schierstein bis Mainz Hbf. verlängert. 2.9.37 Stilllegung der Linie 8, 1.9.39 deren Wiedereröffnung. 1.4.43 Aufteilung der SEG-Linien 6,8 und 9 an die Städte Wiesbaden und Mainz. Verbleib der einzigen Wiesbadner Strab.-Linie 7 (Bierstadt-Dotzheim).

Müller (Horst): Anstrich der Straßenbahnwagen in Hamburg und Hannover jetzt in rot/gelber Farbe (silbergrau eingefasst).

Schrifttum:

Pfommer: sucht das Buch "100 Jahre Eisenbahn in Wort und Bild" neu oder gebraucht zu erwerben.

Schön: In der "Frankfurter Rundschau" erschien am 29.10.46 ein Bericht "Jubiläum in Offenbach" über das 40-jährige Bestehen der elektr. Straßenbahn Offenbach.

Brandt: Durch die Berliner Tagespresse ging kürzlich die Meldung, daß im Rahmen des Neuaufbau Berlins sämtliche Kopfbahnhöfe verschwinden sollen und die bis dahin von diesen Bahnhöfen abgehenden und ankommenden Züge auf die Stadtbahnhöfe verlegt werden. Der Plan ging vor allem vom Berliner Magistrat aus. Jedem Fachmann war klar, daß dies nur mit erheblichen Änderungen des vorhandenen Streckennetzes möglich sein würde. Der Magistrat (Planungsabt.) für den Neuaufbau ließ deshalb die Frage der Zeitdauer für dieses Projekt offen. Die Reichsbahn hat sich bisher noch nicht weiter mit dem Plan beschäftigt. Ganz überraschend wurde jetzt verlangt, daß wenigstens ein Teil der schnellfahrenden Züge von Anhalter Bf. und sämtliche des Görlitzer Bf. nach dem Schlesischen Bf. verlegt werden. Mit dem 25.9.46 wurde diese Umstellung vorgenommen. Die Züge, die vom Schles. Bf. über Karlshorst und den äußeren Güterring fahren, um die Görlitzer, Dresdner und Jüterbogener Strecke zu erreichen, haben dadurch eine um etwa 45 Min. längere Fahrzeit. Es ist anzunehmen, daß auch die wenigen noch vom Anhalter Bf. auslaufenden Züge noch auf die Stadtbahn verlegt werden.

Die grossen norddeutschen Eisenbahngesellschaften wurden fast sämtlich in den Jahren von 1880 an von der Preussischen Staatsbahn übernommen; besonders reizvoll für den Freund der Fahrplangeschichte ist deshalb die Beschäftigung mit den Verkehrsverhältnissen in den letzten Jahren des Wettbewerbs.

Im April 1877 beispielsweise gab es zwischen Berlin und Köln die folgenden Schnellzüge: Lehrter Bahnhof ab 9⁰⁰ und 22⁰⁰ über Hannover, Köln an 19.30 und 8⁰⁰; und, offensichtlich im schärfsten Wettbewerb mit diesen Zügen, Potsdamer Bahnhof ab 8.45 und 22⁰⁰ über Kreieusen, Deutz an 21.21 und 8.20. ~~Darüber~~ verkehrte noch ebenfalls über Hannover der wohl schnellste Zug jener Zeit mit nur erster Klasse, von Berlin nach Köln 12⁰⁰ bis 21.15 und zurück 9.30 bis 19.45, also in "nur" 9 Stunden 40 (zurück 50) Minuten; die Unterschiede der Ortszeit müssen bei Berechnung von Fahrzeiten vor Einführung der Mitteleuropäischen Zeit natürlich berücksichtigt werden.

Derartige Wettbewerbsverhältnisse, wie sie in England bis vor einigen Jahren bestanden und in Amerika heute noch üblich sind, hat es allerdings in Deutschland kaum gegeben, und im allgemeinen arbeiteten die verschiedenen Bahnen gut zusammen. So konnte 1877 die Strecke Berlin-Erfurt-Basel, auf der fünf verschiedene Bahnen aneinander anschlossen, von 20.⁰⁰ bis 15.55 (in 20 Stunden 18 Minuten) oder vor 8.30 bis 5.45 zurückgelegt werden. Einbegriffen ist ein etwa einstündiger Aufenthalt in Frankfurt, wo vermutlich umgestiegen werden mußte - ganz abgesehen von den damals, vor Einführung des Speisewagen, bei allen Fernschnellzügen üblichen, Verpflegungsaufhalten von etwa 20 Minuten um die Mittagszeit, die sogar von den Kölner 1.Klasse-Zügen auf der Hinfahrt in Hannover und auf der Rückfahrt in Minden eingehalten wurden.

In Frankfurt am Main lag weit entfernt von den drei "Westbahnhöfen" der Ostbahnhof an der heutigen Zobelstrasse als Ausgangspunkt der Strecke nach Würzburg. Der durchgehende Verkehr zwischen Rheinland und Bayern umging deshalb damals und noch lange Zeit später Frankfurt mittels der Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg, über die man von Köln nach München in Tag- oder Nachtfahrt jeweils in knapp 15 Stunden reisen konnte. Auch die Verbindung von Köln nach Karlsruhe-Basel und Stuttgart-München wurde über Mainz-Darmstadt und nicht etwa über Frankfurt oder Ludwigshafen hergestellt, und zwar ebenfalls in jeder Richtung je zweimal täglich. Zwischen Köln und Strassburg gab es ausser der üblichen Verbindung am Rhein entlang (über Worms) 1877 bereits ein Schnellzugpaar über die später (vor 1914) noch stärker befahrene Strecke Bingerbrück - Kreuznach - Neustadt.

Insgesamt verliessen täglich 23 Schnellzüge die vier Frankfurter Bahnhöfe, und 16 Schnellzüge die Bahnhöfe Köln und Deutz. Die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den seither verflossenen fast 70 Jahren sind also gar nicht so unmässig gross, und umsomehr muss man die Leistung der vorhergehenden 40 Jahre 1837-1876 bewundern, in denen das Eisenbahnnetz mit dem ganz Deutschland erschliessenden Fernverkehr aus dem Nichts heraus geschaffen und entwickelt wurde.

grü.

Erich Otto: Geschichtliches über die Straßenbahn Teplitz-Schönau.

Die elektrische Bahn Teplitz-Eichwald wurde von der "Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft" im Jahre 1895 ins Leben gerufen. Sie wurde von der "Union E.-G. in Wien" ausgerüstet, die Spurweite beträgt 1 m. Die einzelnen Teilstrecken wurden zu folgenden Terminen eröffnet:

Schulplatz - Bahnhof A.T.E.	0,5 km	25.7.1895
Bahnhof A.T.E. - Turner Park	1,2 km	7.8.1895
Turner Park - Ober Eichwald	8,4 km	14.10.1895

Damit war zunächst die Verbindung der Stadt und des wichtigen Bahnhofes (Strecke Komotau-Brüx-Dux-Teplitz-Aussig) mit dem am Fusse des Erzgebirges in 350 mm Meereshöhe gelegenen Kurort Ober Eichwald hergestellt. Am 25. Dezember 1896 wurde die Verlängerung der Strecke innerhalb der Stadt, und zwar vom Schulplatz über den Marktplatz zum Schloßplatz, dem Verkehr übergeben (Betriebslänge 0,735 km). Am 16. September 1897 war die erste Teilstrecke Settenez-Lobositz der von der A.T.E. erbauten "Transversalbahn" in Betrieb genommen worden; seit 18. Oktober 1898 konnte man von Teplitz bis Leitmeritz fahren. Inzwischen wurde die Teplitzer Straßenbahn vom Schloßplatz weiter durch die Jägerzeile und Duxer Straße bis zum 254 m hoch gelegenen Bahnhof "Teplitz Schloßgarten" verlängert. Diese Neubaustrecke (Betriebslänge 0,980 km) wurde am 21. Oktober 1898 dem Verkehr übergeben. Am 6. August 1900 eröffnete man die Abzweiglinie vom Schulplatz durch die Königstraße zur Hauptpost (0,585 km). Diese Abzweiglinie wurde schließlich durch Schönau weitergeführt (Mühlgasse, Neubadallee, Parkstr.), bis sie vor dem Turner Park die Hauptlinie wieder erreichte (1,809 km). Sie wurde seit 4. Juli 1913 befahren. Mit dem gleichen Tage wurde die Weiterführung auf der Duxer Straße nach dem Bahnhof Settenez in Betrieb genommen, während das Gleisstück vom Marienhof (an der Duxer Straße) zum Bf. Schloßgarten stillgelegt wurde. Da das Gelände immer wechselnd Steigung und Fall der Trasse bedingt, wurden die Wagen mit Luftdruckbremse ausgestattet. Die Fahrtdauer von Ober Eichwald bis Settenez beträgt 53 Min., bis zum Schulplatz 40 Min., die Zweigstrecke hat 12 Min. Fahrtdauer. Das gesamte Netz ist eingleisig mit Ausweichen. Da abwechselnd rechts und links zugestiegen wird, haben die Plattformen lediglich Fallgitter. Der Anstrich der Fahrzeuge ist braun.

v. Linstow: Verkehrskuriosum bei der B.V.G.

Seit einiger Zeit ist die Strab-L.8 auf dem Abschnitt Frankfurter Allee E.Gürtelstr. - Moabit Gotzkowskistr. wieder in Betrieb. Wegen der im Bereich des Nordhafens zerstörten Brücken verkehrte diese Linie bis zu den Friedhöfen in der Seestrasse, von wo ein Anschluß-Omn. bis Moabit weiterfuhr. Dieser Omn.-Pendelbetrieb wurde Ende August durch einen Strab-Pendelbetrieb ersetzt. Man steigt jetzt, von Osten kommend, an den Friedhöfen aus, überquert die am Nordhafen neben der zerstörten Straßenbrücke errichtete Notbrücke und fährt mit dem 1. Pendelwagen eine Haltestelle bis zur beschädigten Königsdammbrücke, überquert auch diese zu Fuß und setzt die Fahrt mit dem 2. Pendelwagen zwei Haltestellen bis zur Gotzkowskistr. fort.

Straßenbahngeschichte Dresden.

- 1872 - 25.9. "Continentale" Pferdebahn (1894 "Dresdner Straßenbahn-Ges.", 1.1.1906 städtisch): "Gelbe" Bahn, erste Linie: Blasewitz - Böhmischer Bahnhof.
- 1889 - 19.7. "Deutsche Straßenbahn-Ges." (1.7.1905 städtisch): "Rote" Bahn,
- 1927 Drüveg (Dresdner Überland-Verkehrs-GmbH) übernimmt die vorher staatlichen oder Gemeindeverbände gehörenden Außenlinien)
- 1930 - 1.1. Städtische Straßenbahn wird Aktiengesellschaft, später umbenannt "Dresdner Verkehrs-Gesellschaft".
- 1941 - 1.8. Drüveg wird von der Straßenbahn A.G. übernommen.
- =====