Linie 16 wurde im Gemeinschaftsverkehr mit der Städtischen Straßenbahn Offenbach a. M. und

Linien 24 und 25 im Gemeinschaftsverkehr mit der Frankfurter Localbahn AG in Bad Homburg betrieben.

Die Unterbrechung der Linien 7 und 9 an der Stadtbibliothek, der Linie 19 am Frankensteiner Platz sowie die Einrichtung der Notlinie 20 ergab sich durch die seit 22. August 1938 erfolgte Sperrung der Obermainbrücke, da sie den Belastungen des Verkehrs nicht mehr genügte. Am gleichen Tage wurde auch die Linie 22 neu eingerichtet.

b) Kraftomnibus

Linie B (heute Linie 52)	Hauptbahnhof - Ostbahnhof über Wolfgangstraße - Rothschildallee
Linie C (heute Linie 53)	Adalbertstr. - Friedrich-Naumann-Str.
Linie D (heute Linie 54)	Nied - Höchst - Sindlingen - Zeilsheim
Linie E (heute Linien 55/56)	Rödelheim - Sossenheim - Höchst - Hattersheim - Okriftel
Linie G (heute Linie 57)	Egenolffstraße - Bad Vilbel
Linie H (heute Linie 58)	Höchst - Eschborn - Schwalbach
Linie J (heute Linie 59)	Griesheim - Höchst - Unterliederbach
Linie K (heute Linie 60)	Heddernheim - Römerstadt - Praunheim
Linie L (heute Linie 61)	Hauptbahnhof - Unterschweinstiege - Flughafen Rhein-Main
Linie P (heute Linie 63)	Preungesheim - Bonameser Kaserne
Linie Z	Sonderlinie auf dem Flughafengelände zwischen Hauptgebäude und den Zeppelinhallen.

Mit diesen 29 Straßenbahn- und 11 Kraftomnibuslinien wurde das gesamte Stadtgebiet bedient und eine Anzahl benachbarter Vororte an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen.

Der Straßenbahn standen

	393	Triebwagen für Personenbeförderung
	521	Beiwagen "
und	115	Spezialwagen
insgesamt	1.029	Fahrzeuge zur Verfügung.

Der Omnibusbetrieb verfügte über 70 Fahrzeuge.
Die Zahl der Fahrzeuge hat sich somit gegenüber dem Jahre 1929 verringert. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Fahrzeugpark der Straßenbahn durch technische Verbesserungen und Umbau von 57 großen Beiwagen in Triebwagen unter gleichzeitiger Beschaffung von 10 neuen Beiwagen in Stahlbauweise eine wesentliche Verbesserung und Modernisierung erfahren hatte, die es ermöglichte, unwirtschaftliche Fahrzeuge älterer Bauart abzurüsten. 25 neue Triebwagen mit Stahlaufbauten und je 2 x 90 PS Motorleistungen waren zu Beginn des Krieges bereits in Auftrag gegeben. Ihre Auslieferung erfolgte jedoch erst in den Jahren 1940 und 1942 (Anlage 3).

Ähnlich war es im Omnibusbetrieb. Hier war durch Umstellung der Fahrzeuge auf neuzeitlichen, wirtschaftlichen Dieselbetrieb und Verringerung der durch die geschilderte stürmische Entwicklung bedingten großen Zahl verschiedener Fahrzeugtypen eine wesentliche Verbesserung und Modernisierung erzielt worden.

Einzelheiten über die Entwicklung des Fahrzeugparks der Straßenbahn, des Kraftomnibusbetriebes und des im Kriege neu hinzugekommenen Oberleitungsomnibusbetriebes sind aus den in der Anlage beigefügten Heften Nr. 7, 8 und 9 des Jahrganges 1949 der Betriebszeitschrift "Die Straßenbahn" zu ersehen.

Der Personalbestand zu Beginn des zweiten Weltkrieges betrug

	163	Beamte und Dauerangestellte
	92	Tarifangestellte
	2.896	Arbeiter
zusammen	3.151	Personen.

Er lag somit noch unter dem Personalbestand des Jahres 1920, wobei die Zahl der beförderten Personen etwa die gleiche war.

Zu Beginn des zweiten Weltkrieges wiederholten sich zunächst dieselben Vorgänge, wie sie beim ersten Weltkrieg bereits geschildert wurden. Der Personalmangel durch Einberufungen zur Wehrmacht trat zunächst nicht in dem früheren Umfange in Erscheinung, ein Zeichen

der inzwischen eingetretenen starken Überalterung des Personals. Der Straßenbahn-Güterverkehr wurde wiederum, und zwar in noch verstärktem Maße eingerichtet und Gleisanschlüsse zur Großmarkthalle, Gaswerk Ost und an anderen Stellen eingebaut. Jedoch zeigte sich sehr bald, daß mit dem Fortschritt der Technik auch die Mittel der Zerstörung erheblich stärker geworden waren, als dies in den Jahren 1914 - 1918 der Fall war. Der Straßenbahn- und Kraftomnibusbetrieb war im Jahre 1939 technisch in guter Verfassung und konnte allen kriegsbedingten Schwierigkeiten zum Trotz bis zum Okt. 1943, abgesehen von den durch die Kriegsereignisse nun einmal gegebenen Einschränkungen, die sich vor allen Dingen im Kraftomnibusbetrieb durch Mangel an Treibstoff und Bereifung zeigten, ungestört durchgeführt werden. Dann aber begannen die Angriffe auf die Stadt Frankfurt am Main, die in zunehmendem Maße zu zeitweisen Stilllegungen im Straßenbahnbetrieb führten. Und doch gelang es immer wieder, in unermüdlichen Zusammenwirken aller beteiligten Kräfte in kurzer Frist den für die Bevölkerung der Stadt so wichtigen Verkehrsbetrieb wieder in Gang zu bringen. Während nach den ersten schweren Angriffen im Oktober 1943 nach Durchführung der Instandsetzungsarbeiten in verhältnismäßig kurzer Frist durchweg wieder über 90 % des Streckennetzes in Betrieb kamen, sank der Prozentsatz des betriebenen Straßenbahnnetzes nach den schweren Angriffen im Februar 1944 auf etwa 80 %, um dann bei den März-Angriffen erneut herabzusinken, um sich schließlich bis zum September hin wieder auf über 90 % zu heben. Die sodann in kurzen Abständen folgenden Angriffe trafen jeweils die Streckenanlagen, die Werkstätten, Bahnhofsanlagen und den Wagenpark der Straßenbahn sehr schwer, und doch gelang es immer wieder, etwa 80 % des Netzes in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder in Betrieb zu nehmen. Schließlich waren Anfang März 1945 noch 66 % des Netzes betriebsfähig, wobei allerdings zu berücksichtigen war, daß durch die dauernden schweren Angriffe auf die Fernstromanlagen die Stromversorgung der Straßenbahn aussetzte und sich hierdurch schwerwiegende Einschränkungen ergaben. Anlage 4 zeigt die Betriebslage der Straßenbahn aufgrund des jeweils in Betrieb befindlichen Streckennetzes in den Jahren 1943 - 1945.

Der Omnibusbetrieb, der durch Treibstoffmangel und Abgabe von Fahrzeugen an die Wehrmacht bereits zu Beginn des Krieges stark eingeschränkt worden war, mußte im Laufe der Jahre 1942/43 von Dieselbetrieb auf den Betrieb mit Stadtgas (Leuchtgas) umgestellt werden, da die Versorgung mit Dieselkraftstoff mit Fortschreiten der Kriegsereignisse ganz aussetzte. Die Umstellung auf den Betrieb mit Stadtgas erforderte den Umbau der Motoren von Dieselbetrieb auf Vergaserbetrieb sowie den Aufbau von Gasballons auf den Wagendächern nach Pariser Vorbild. Ferner mußten besondere Stadtgastankanlagen auf der Strecke im Zusammenwirken mit der Hess.-Nassauischen Gas AG in Ffm.-Höchst und den Main-Gaswerken eingerichtet werden. Alle diese Arbeiten mußten in kürzester Frist durchgeführt werden. Der Betrieb mit Stadtgas lief sodann aber einwandfrei, wenn auch die Abhängigkeit von der Tankstelle und den Fassungsvermögen der auf den Wagen mitgeführten Gasballons hinderlich war.

Auch sonst brachte der zweite Weltkrieg technische Probleme mannigfaltiger Art, die zu lösen waren. So wurde denn im Jahre 1940 mit dem Einsatz von Kraftomnibus-Anhängern begonnen, die sich inzwischen sehr gut bewährt haben und die im Rahmen einer neuzeitlichen und wirtschaftlichen Führung des Kraftverkehrsbetriebes nicht mehr fortzudenken sind.

Ebenfalls in dem Bestreben, flüssige Kraftstoffe zu sparen, wurde im Jahre 1942 die erste Obuslinie in Frankfurt am Main auf der Strecke Heddernheim - Praunheim - Römerstadt (Linie 60) mit einer Länge von 3 km eingerichtet und in Betrieb genommen. Damit fand mitten im Kriege in schwerster Zeit jenes neuzeitliche Verkehrsmittel seinen Eingang, das überall in der Welt inzwischen einen vielversprechenden Siegeszug angetreten hat, dessen Fortentwicklung in Frankfurt am Main für die Zukunft aber ausschließlich eine Frage der Wirtschaftlichkeit sein wird.

Als schließlich am 24. März 1945 durch die verantwortungslosen Führer eines zusammengebrochenen Systems die totale Räumung der Stadt Frankfurt befohlen und die letzten noch vorhandenen Werte rücksichtslos der Vernichtung preisgegeben wurden, führte die

hieraus sich für die Bevölkerung ergebende Aufregung und Panik zu einem völligen Erliegen des Verkehrsbetriebes. Nur dem überlegten Eingreifen einer kleinen Zahl beherzter Männer, die dem törichten Räumungsbefehl nicht Folge geleistet hatten und denen das Wohl der Stadt Frankfurt und ihrer Bevölkerung höher stand, als das stumpfsinnige Ausführen törichter Befehle ist es zu verdanken, daß den wertvollen Betriebsanlagen, Fahrzeugen und Einrichtungen der Straßenbahn nicht das gleiche Schicksal des Zerstörens widerfuhr, wie den Mainbrücken und zahlreichen anderen wertvollen Objekten in der näheren und weiteren Umgebung der Stadt Frankfurt. Nur unter großen Schwierigkeiten und persönlichem Einsatz der Betriebsleitung konnte verhindert werden, daß der Rest des wertvollen Wagenparks als Panzersperren Verwendung fand und die noch erhaltenen Betriebsanlagen gesprengt wurden.

Wenn hierdurch auch in letzten Augenblick das Schlimmste noch verhütet wurde, so war trotzdem am Ende des Krieges ein Drittel des stattlichen Wagenparks der Straßenbahn durch die Luftangriffe total zerstört. Ein weiteres Drittel war so schwer beschädigt, daß es erst nach gründlicher Instandsetzung in der Hauptwerkstätte wieder fahrbar gemacht werden konnte. Diese, das Herz des Verkehrsbetriebes, war durch die schweren Angriffe im März 1944 vernichtet worden, so daß es kaum möglich war, das restliche noch vorhandene Drittel an scheinbar einsatzfähigen Fahrzeugen in Betrieb zu halten. Auch die Betriebswerkstätten und -bahnhöfe waren zum großen Teil zerstört, so daß der durch den Krieg stark heruntergewirtschaftete Wagenpark schutzlos der Witterung ausgesetzt war.

Ähnlich war die Lage im Kraftomnibusbetrieb. Hier waren am Ende des Krieges nur noch 16 Fahrzeuge vorhanden, die für die Zwecke der amerikanischen Militärregierung hergerichtet und von dieser in Betrieb genommen wurden. Auch der Obusbetrieb lag danieder.

Während, wie berichtet, im ersten Weltkrieg die hochbaulichen Anlagen der Straßenbahn unzerstört blieben, waren am Ende des zweiten Weltkrieges diese zum großen Teil zerstört. Abgesehen von den an Werkstätten, Wagenhallen und Betriebswohngebäude eingetretenen Schäden war auch das Verwaltungsgebäude der Straßenbahn am

Rathenauplatz 3 den März-Angriffen des Jahres 1944 zum Opfer gefallen. Die Verwaltung mußte während des Krieges zunächst in den Betriebsbahnhof Eckenheim ausweichen, um schließlich notdürftig in der Taubstummen-Anstalt in der Gabelsbergerstraße 2 unterzukommen. Auch dies erschwerte die Durchführung des Verkehrsbetriebes außerordentlich.

Als schließlich am 29. März 1945 die endgültige Besetzung der Stadt durch die amerikanischen Streitkräfte erfolgte, war es vom ersten Augenblick an das Bestreben der Verwaltung, den Betrieb der Straßenbahn wieder in Gang zu bringen. Während am 9. März 1945 noch über 60 % des Streckennetzes betriebsfähig waren und der Betrieb lediglich infolge Aussetzens der Stromversorgung nicht mehr durchgeführt werden konnte, zeigte sich nun, daß in den letzten Tagen des Krieges neue Zerstörungen und Beschädigungen im Zusammenhang mit den Kampfhandlungen der vorrückenden Truppe eingetreten waren, die die Wiederaufnahme des Verkehrsbetriebes in erheblichem Maße erschwerten. Hinzu kam, daß die von der amerikanischen Wehrmacht gezogenen zahlreichen Fernmeldeleitungen, deren Beseitigung vorerst nicht möglich war, die Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs auch auf den noch unversehrten oder bereits wieder hergestellten Strecken unmöglich machten. Ein weiteres schwerwiegendes Hemmnis erwuchs daraus, daß nach dem Zusammenbruch die notwendigsten Materialien für die Durchführung des Betriebes zunächst nicht zu beschaffen waren. Hinzu kam, daß im Norden der Stadt ein großes Sperrgebiet von der amerikanischen Armee festgelegt und durch einen Sperrzaun vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzt wurde. Dieser Sperrzaun durchschnitt zahlreiche und gerade einen großen Teil der unversehrten und für den Betrieb besonders wichtigen Straßenbahnstrecken, so daß sich die Wiederaufnahme des Betriebes erheblich verzögerte. Schließlich gelang es mit Unterstützung des Transportation Officiers der Amerikanischen Militärregierung am 24. Mai 1945 erstmals wieder, einen eingeschränkten Straßenbahnbetrieb auf den Linien 10 und 12 in Gang zu bringen. In den darauf folgenden Wochen und Monaten wurde sodann in langwierigen Verhandlungen erreicht, daß der Sperrzaun wenigstens in der Bockenheimer Landstraße, in

der Eckenheimer Landstraße und im Oeder Weg soweit zurückgenommen wurde, daß die Zufahrtmöglichkeit zur Hauptwerkstätte wieder gegeben sowie die Benutzung der Eckenheimer Landstraße und des Oeder Weges für die Straßenbahn ermöglicht wurde. Mit der Freigabe der Eschersheimer Landstraße jedoch, die für den Verkehr nach den nördlichen Vororten, in die nach Zerstörung der Innenstadt ein großer Teil der Bevölkerung ausgewichen war, besonders wichtig war, konnte zunächst nicht gerechnet werden. Es mußte daher eine Verbindungsstrecke von Dornbusch über den Marbachweg bis zur Eckenheimer Landstraße geschaffen werden. Diese ca. 1.100 m lange eingleisige Strecke mit Ausweichen, die in nur 5 Wochen unter Verwendung von Gleisbaustoffen, die durch Ausbau an anderer Stelle des Netzes in der Hermann- und Koselstraße sowie in der Rebstöcker Straße erst gewonnen werden mußten, hergestellt wurde, erfreute sich insofern der Unterstützung der amerikanischen Militärregierung als diese die Strecke auch für die Durchführung eines von ihr verlangten "Roundup"-Betriebes zwischen den Kasernen an der Friedberger Warte und dem Sitz des Hauptquartiers im IG-Hochhaus wünschte. Nach Fertigstellung der Verbindungsstrecke über den Marbachweg im Juli 1945 wurde zunächst die "Roundup"-Linie 39 zwischen Preungesheim und Hauptbahnhof über Marbachweg - Bremer Straße geführt. Ab Oktober 1945 wurde auch der allgemeine öffentliche Straßenbahnverkehr über die Verbindungsstrecke im Marbachweg umgeleitet (Anlage 5), so daß dann erst wieder ein durchgehender Verkehr zwischen dem nördlichen Vorortgebiet und der Innenstadt möglich war.

Schließlich gelang es bis zum Ende des Jahres 1945, etwa 80 % des Streckennetzes der Straßenbahn wieder in Betrieb zu bringen, wobei sich allerdings durch Mangel an einsatzfähigen Fahrzeugen und durch die Unterbrechung des direkten Straßenbahnverkehrs zwischen dem nördlichen und südlichen Stadtgebiet infolge Zerstörung der Mainbrücken noch lange Zeit hindurch Schwierigkeiten ergaben, die zu den bekannten Überfüllungen der Züge führten. Besonders schwerwiegend war der Mangel an Personal. Zahlreiche eingearbeitete Fachkräfte mußten auf Anordnung der Militärregierung aus politischen Gründen entlassen werden, die hierfür eingestellten Ersatzkräfte

waren nicht immer willig und geeignet. So standen denn auch die folgenden Jahre für die Straßenbahn noch schwer unter dem Eindruck des verlorenen Krieges und der sich aus dem Zusammenbruch ergebenden Folgen, die erst nach der Geldumstellung im Jahre 1948 langsam wieder in geregeltere Bahnen kommen sollten. Die nach 1945 eingetretenen Ereignisse sowie der Wiederaufbau des Straßenbahn- und Kraftomnibusbetriebes nach dem zweiten Weltkrieg bleiben einer besonderen Darstellung vorbehalten.

Dezernenten des Verkehrsbetriebes waren:

Bis zum Jahre 1921	Stadtrat Paul Hin,
1921 - 1931	Stadtrat Dr. Alfred Schmude,
1931 - 1946	Stadtrat Dr. August Robert Lingnau.

Die technische Leitung lag bis zum Jahre 1923 in den Händen des verdienstvollen Straßenbahndirektors Gottfried Nordmann. Er verstand es in den Jahren seines Wirkens, in weitsichtiger Weise eine gediegene technische Grundlage zu schaffen, die es erleichterte, zwei Weltkriegen und den dazwischen liegenden Krisenzeiten zu trotzen.

Ihm folgte der stellv. Direktor Otto Carney von 1923 - 1934, in dessen Amtszeit die erwähnte Beschaffung neuer Triebwagen und Beiwagen fiel.

Leiter der Verwaltungsabteilungen war bis 1929 der stellv. Direktor Otto Proeven.

Von 1929 - 1935 leitete die Straßenbahn Direktor Dr. Ing. Philipp Kremer, der den Betrieb nach neuzeitlichen Gesichtspunkten gestaltete, in den Jahren 1929/30 Versuche mit Großraum-Zwillingszügen durchführte und durch zahlreiche Verbindungen und fachliche Aussprachen mit anderen Verwaltungen des In- und Auslandes das Ansehen der Frankfurter Straßenbahn hob.

Zu gleicher Zeit leitete die Betriebsabteilung stellv. Direktor Severin Nelles, der in unentwegtem persönlichem Einsatz auch betrieblich den Unternehmen zu Ansehen und Geltung verhalf.

1935 - 1939 lag die kaufmännische Leitung und Leitung der Personalabteilung in den Händen des stellv. Direktors Otto Schölgen. Ihm folgte während des zweiten Weltkrieges stellv. Direktor Heinrich Willig. Dieser hatte im Jahre 1937 erstmals die sozialen Betreuungsaufgaben in einer besonderen Sozialabteilung zusammengefaßt, die sich in den schweren Kriegsjahren sehr bewährt hat.

Seit 1935 bis zum Jahre 1945, während des zweiten Weltkrieges, lag die technische Leitung in den Händen von Direktor Dipl.-Ing. Joachim Fester. Die Entwicklung in dieser Zeit ist aus vorstehenden Ausführungen zu ersehen. In diesem Zusammenhang ist der zahlreichen ungenannten Mitarbeiter zu gedenken, die in unentwegtem und selbstlosen persönlichen Einsatz immer wieder ihr Bestes dazu beigetragen haben, die Folgen der über die Stadt Frankfurt am Main und ihren Verkehrsbetrieb hereingebrochenen Katastrophe zu lindern.