



Bei einer Trümmerberäumung im Frühjahr 1945, Foto Höhne/Pohl

bat die Dresdner Rüstungsfirma Universelle, die die Produktion wieder aufgenommen hatte, um eine zeitigere Dampfschiffverbindung von Pillnitz, da die morgendliche Ankunft in Dresden zu spät für die Produktion erfolge. Deshalb, so schrieb die Firmenleitung, legen »viele Leute ... die große Strecke zu Fuß zurück.«³⁸⁾ Dem kam die Dampfschiffahrtsgesellschaft zwar nach, wies aber darauf hin, daß es nicht gut wäre, wenn die beiden Schiffe, die jeden Morgen bis zu 1 000 Personen transportierten, zu zeitig abfahren würden. Viele Passagiere kämen zu Fuß oder mit dem Fahrrad aus weit entfernten Orten und könnten die Abfahrt dann nicht mehr schaffen.³⁹⁾ Schon eine Woche nach den Luftangriffen im Februar waren die Dampfverbindungen innerhalb der Stadt, nach Pirna, Bad Schandau und später Richtung Meißen eingerichtet worden. Der Fluß konnte natürlich nur einen winzigen Teil des Verkehrs aufnehmen. Eine weitere Verstärkung der Verbindungen, schrieb die Gesellschaft, sei zudem »aus Rücksicht auf den Besatzungsmangel und die vorliegenden verschiedenen Hemmungen unmöglich.«⁴⁰⁾ Schwerer noch hatten die Luftangriffe die Dresdner Straßenbahn, einst Rückgrat des Nahverkehrs, betroffen: Alle Betriebshöfe waren erheblich beschädigt. Die Schlußmeldung der Ordnungspolizei zählte 120 zerstörte Triebwagen auf. 75 % der Oberleitungen seien zerstört.⁴¹⁾ Mitte Februar verkehrten nur wenige Linien an den äußeren Stadtgrenzen, etwa von Hellerau zum Industriegelände, von Bühlau zur Mordgrundbrücke, im Lockwitzgrund. Angesichts dieser Situation mutet es genauso kurios wie bezeichnend an, wenn der städtische Einsatzstab