


1	E 3920	Frankfurt West 16.05- Hbf 16.05 Bad Nauheim 16.29- Gießen 16.47 Marburg 17.16- Treysa 18.07	15	17.01	E 3930	Bingerbrück 17.59-Koblenz 18.47 Ffm West 17.05-Friedberg 17.29- Bad Nauheim 17.53 Gießen 18.62	14
2		Ffm Flughafen 16.12-Mainz 16.43- Wiesbaden 16.56				Hochst 17.12-Niederrhausen 17.35 Friedberg 18.15	1
3	E 3556	Rüsselsheim 16.23-Mz-Bischofsheim 16.37- Mainz Süd 16.34-Mainz 16.37-Ingel- heim 16.50 Bingerbrück 17.00-Koblenz 18.47	1	17.09	E 3932	Friedberg 17.20-Bad Nauheim 17.25 Butzbach 17.39-Gießen 17.51	14
4		Bad Vilbel 16.21-Friedberg 16.39				Hochst 17.12-Niederrhausen 17.35 Friedberg 18.15	1
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							

Abfahrt 1888

100 Jahre Hauptbahnhof Frankfurt am Main

Ankunft 1988



Herausgegeben von der Bundesbahndirektion  Frankfurt am Main

HESTRA-VERLAG Darmstadt

1	E 3920	Frankfurt West 16.05- Hbf 16.05 Bad Nauheim 16.29- Gießen 16.47 Marburg 17.16- Treysa 18.07	15	17.01	E 3930	Bingerbrück 17.59-Koblenz 18.47 Ffm West 17.05-Friedberg 17.29- Bad Nauheim 17.53 Gießen 18.62	14
2		Ffm Flughafen 16.12-Mainz 16.43- Wiesbaden 16.56				Hochst 17.12-Niederrhausen 17.35 Friedberg 18.15	1
3	E 3556	Rüsselsheim 16.23-Mz-Bischofsheim 16.37- Mainz Süd 16.34-Mainz 16.37-Ingel- heim 16.50 Bingerbrück 17.00-Koblenz 18.47	1	17.09	E 3932	Friedberg 17.20-Bad Nauheim 17.25 Butzbach 17.39-Gießen 17.51	14
4		Bad Vilbel 16.21-Friedberg 16.39				Hochst 17.12-Niederrhausen 17.35 Friedberg 18.15	1
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							

Herausgeber: Deutsche Bundesbahn
Bundesbahndirektion Frankfurt am Main



Konzeption und Redaktion: Ulrich Langner, Frankfurt am Main

Mitarbeit: Annette Kadlick, Frankfurt am Main
Hartmut Lange, Frankfurt am Main

Gestaltung: Willi J. Gandenberger, Darmstadt

© 1988 by Hestra-Verlag, Holzhofallee 33, D-6100 Darmstadt

Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Übersetzungen in eine andere Sprache, Nachdruck und Vervielfältigungen
– in jeglicher Form und Technik, auch auszugsweise –
nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet.

Titelfoto: Archiv der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main

Anzeigen: Günter Kapitza, Hestra-Verlag, Darmstadt

Lithos: Grafik-Workshop GmbH, Pfungstadt

Satz: Satzbetrieb Sobota, Roßdorf

Druck: typo-druck-roßdorf gmbh, Roßdorf

Bindearbeiten: C. Fikentscher, Darmstadt

Printed in Germany 1988

ISBN 3-7771-0215-6

Inhalt

6	Vorwort
8	In eigener Sache
10	Betriebsanleitung
13	Zentralstation
25	Frankfurt und die Eisenbahnen
37	Über die Nothwendigkeit eines Central-Bahnhofs in Frankfurt am Main
55	Frankfurt 1888
67	Der Kaiser, der sich immer fügte
69	Termine, Kosten, Organisation
83	Reisedekoration
89	Europas größte Bahnstation
101	Jubel und Jammer
119	Chronik
139	Sensation: Ein richtiger Eilzug
145	Ein Liebespaar
167	Das Zentralstellwerk „Fpf“
177	Im Untergrund
197	Großstadt-Heimat
215	Im Blickpunkt
231	Kopfbahnhöfe
246	Zuviel Kopf
249	Als es noch dampfte und zischte
281	Verbindungen
285	Ein Blick zurück nach vorn
301	Zug zur Kunst
303	Die Realität

Vorwort

Der Frankfurter Hauptbahnhof liegt im Herzen der Bundesrepublik Deutschland. Hier im Rhein-Main-Gebiet steht die Bahn im harten Wettbewerb zu allen Verkehrswegen und Verkehrsträgern. Dies ist ein Problem, aber auch eine große Chance für ein Verkehrsunternehmen wie die Deutsche Bundesbahn, wenn es die Herausforderung des Marktes annimmt und seine systembedingten Vorteile im Wettbewerb ausspielt. Unsere Strategie hierzu heißt DB '90: Durchsetzung eines realistischen Marktanspruchs durch deutliche Verbesserung des Leistungsangebotes und Steigerung der Produktivität des Unternehmens. Diese Strategie wird von der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main konsequent umgesetzt. Der Frankfurter Hauptbahnhof spiegelt mit seiner 100jährigen Geschichte das veränderte Selbstverständnis der Deutschen Bundesbahn deutlich wider. Die imposante, traditionsreiche Fassade des Gebäudes stellt den Bezug her zu einem Unternehmen, das sich stolz zu seiner Vergangenheit bekennt. Der Wandel, der sich jedoch unter den mächtigen Hallen vollzieht, zeigt die Dynamik, mit der sich die Deutsche Bundesbahn den veränderten Kundenwünschen und Kundenbedürfnissen anpaßt. Als Tor zur Wirtschaftsmetropole Frankfurt am Main ist der Frankfurter Hauptbahnhof einer der größten europäischen Reisezugbahnhöfe. Auch für den Nah- und Bezirksverkehr ist er der verkehrliche Mittelpunkt. Die Service-Betriebe und Service-Leistungen, die der Reisende im Frankfurter Hauptbahnhof in Anspruch nehmen kann, sind so vielgestaltig und zahlreich wie die Wünsche und Erwartungen der Reisenden. Die Information der Reisenden wird in zunehmendem Umfange von modernen Informationsmitteln übernommen. Dazu gehören unter anderem mikroprozessorgesteuerte Monitore für die Anzeige der Abfahrzeiten und Großflächentafeln mit Zuglaufanzeigern und aktuellen Abfahrzeiten. Das Reisezentrum vereinigt in einer modernen, den Kunden ansprechenden Atmosphäre den Fahrausweisverkauf, die Platzbuchung, die Auskunft sowie die Buchung von Pauschalreisen. Zusätzlich besteht hier die Möglichkeit, Mietwagen im Rahmen des Services „Rail and Road“ zu buchen. Die Angebote sind von größter Vielfalt. Sie reichen von Konferenzmöglich-

keiten im IC-Restaurant bis zum Reisegepäckservice und Bereitstellung von Kofferkulis.

Der Frankfurter Hauptbahnhof wird täglich von hunderttausenden von Menschen besucht. Er ist ein Ort der Eile, der Bewegung, des schnellen Wechsels von Gütern und Personen, der Kommunikation – vielfach auch Zugang zu einer fremden Stadt. Hier zeigt sich die Faszination der Eisenbahn in einer gelungenen Symbiose von Tradition und Moderne. Neben nüchternen Fakten müssen deshalb auch Emotionen erlaubt sein, wenn es um den hundersten Geburtstag des Frankfurter Hauptbahnhofs geht. Willkommen und Abschied, Glück und Leid sind Stationen im menschlichen Leben, die auf den Bahnhöfen oft so eng beieinander liegen wie ein Gleis dem anderen.

Solche Momente darzustellen, ist Domäne der Kunst. Deshalb paßt auch die Kunst zur Dimension des Frankfurter Hauptbahnhofs. Der „Zug zur Kunst“ gehört zur Kunst-Station Frankfurt am Main Hauptbahnhof. Das sind immer Aktionen, die den Bahnhof als Treffpunkt für Kultur, Musik und Theater nutzen. Die Entwicklung hin zur „Neuen Bahn“ ist eingeleitet und läßt sich nicht mehr stoppen. Entwicklung heißt Wandel und Umgestaltung. Welches Gesicht der Frankfurter Hauptbahnhof in 100 Jahren haben wird, ist heute noch ungewiß. Sicher ist aber eins: Als Verkehrsträger der Vernunft wird die Deutsche Bundesbahn auch in Zukunft ein unverzichtbarer Bestandteil des modernen Verkehrswezens in der Bundesrepublik Deutschland sein.

Frankfurt am Main, im Juni 1988

Wolfgang Bannas
Präsident der Bundesbahndirektion Frankfurt am Main

In eigener Sache

Die Frankfurter Eisenbahnzeit begann 1839 mit der ersten Zugfahrt von Frankfurt nach Höchst. Mit dem Bau weiterer Strecken wurden auch neue Bahnhöfe gebaut, die in Frankfurt im wesentlichen als Kopfbahnhöfe ausgebildet wurden. Jeder Betreiber errichtete seine eigene Ausgangsstation, das waren der Main-Weser-Bahnhof, der Main-Neckar-Bahnhof und der Taunus-Bahnhof. Sie lagen in unmittelbarer Nachbarschaft an der südwestlichen Stadtgrenze, der heutigen Gallusanlage. Diese Stationen bekamen allerdings aufgrund ihrer räumlichen Trennung mit der Zeit betriebliche Schwierigkeiten, waren in ihrer Betriebsstruktur untereinander fast nicht zu koordinieren und stießen auch bald an ihre Kapazitätsgrenzen.

Deswegen beschloß die preußische Staatsregierung, nachdem Frankfurt 1866 an Preußen gefallen war und sich vor allen Dingen im deutsch-französischen Krieg 1870/71 der Frankfurter Eisenbahnknoten als völlig unzulänglich erwiesen hatte, den Bau eines neuen, die einzelnen Bahngesellschaften zusammenfassenden Kopfbahnhofs.

Nachdem man sich lange nicht klar war, wo der neue Bahnhof errichtet werden sollte, erfolgte nach einer sehr langen Planungszeit 1883 die Grundsteinlegung und am 18. August 1888 fuhr der erste Zug in den neuen Zentralbahnhof ein.

Obwohl der Bahnhof für die damalige Zeit in riesigen Dimensionen entstanden war, konnten bald die betrieblichen und verkehrlichen Anforderungen nicht mehr bewältigt werden. Es wurden neue Strecken angeschlossen, die beiden äußeren Bahnhofshallen angebaut, Kreuzungsbauwerke errichtet, neue Techniken eingeführt, und für die S-Bahn Rhein-Main wurde der Hauptbahnhof untertunnelt. Die Verbesserungen der Infrastruktur sind noch nicht abgeschlossen. Der S- und U-Bahn-Bau geht weiter, und ein Fernbahntunnel zum Ostbahnhof ist zumindest im Gespräch.

Mit den gestiegenen Zug- und Reisendenzahlen wuchs auch die Anzahl der Beschäftigten und deren Aufgaben. Heute betreuen etwa 5000 Eisenbahner täglich 250000 Reisende und Kunden und sorgen für einen sicheren und pünktlichen Betriebsablauf der 1800 Zugfahrten.

Die Palette der einzelnen Fach- und Arbeitsbereiche ist groß:

– die Fahrkartenausgabe mit dem Reisezentrum,

- die Gepäck- und Expressgutabfertigung mit den Abfertigungs- und Sortieranlagen,
- das Betriebswerk mit 263 beheimateten Lokomotiven und 93 S-Bahn-Zügen,
- der Betriebsdienst mit den Stellwerken, der Disposition von 800 Reisezugwagen, den Zugbegleitern und dem Bahnpolizeidienst,
- die technischen Dienststellen für die Unterhaltung und Erneuerung der Hochbauten, Gleisanlagen, Signalanlagen, Stromversorgung, maschinentechnischen Anlagen, Fahrzeuge, Fernmelde-, Informations- und Datenverarbeitungsanlagen.

Die Aufzählung zeigt, daß es Arbeitsplätze sowohl für den hochqualifizierten Spezialisten als auch für den ungelerten Arbeiter gibt. Die Arbeitsbedingungen sind nicht einfach. Es wird überwiegend Schichtdienst geleistet, und viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind dabei im gesamten Bundesgebiet unterwegs. Allerdings bieten die schwierigen Dienstposten auch interessante und vielseitige Tätigkeiten. Das gilt für die Kundenbetreuung und die Verwaltung ebenso wie für den hochtechnisierten Arbeitsplatz auf einem Stellwerk, einer Lokomotive oder bei der Unterhaltung der Anlagen und Fahrzeuge.

Bei der Vielfalt der Arbeitsplätze dürfen die Tochtergesellschaften der Deutschen Bundesbahn und die Service-Betriebe nicht vergessen werden. Sie führen hochwertige Angebote, die den einfachen Reisebedarf weit übersteigen. Dieser Bahnhof erfüllt damit die wichtige Funktion eines umfassenden Service-Zentrums. Mit diesen Beschäftigten zusammen, ist der Frankfurter Hauptbahnhof Arbeitgeber für mehr als 6000 Menschen. Sie alle arbeiten mit dem Ziel, dem Kunden der Bahn eine sichere, pünktliche und angenehme Reise zu vermitteln und Güter schnell und problemlos zu befördern. Der Frankfurter Hauptbahnhof ist und bleibt für den Schienenverkehr ein wichtiger Knotenpunkt und ein Kommunikationszentrum für die Stadt, das Land und den ganzen Kontinent.

Ich wünsche dem Hauptbahnhof, seinen Kunden, Gästen und den Beschäftigten alles Gute zur 100-Jahr-Feier und weiterhin eine „Gute Fahrt“.

Gerhart Liedeband
Leiter des Hauptbahnhofs Frankfurt am Main

Betriebsanleitung

Diese Dokumentation ist der Versuch, Zeitgeschehen mit einem Eisenbahngebäude zu verbinden. Es hat sich aber herausgestellt, daß dafür der Hauptbahnhof Frankfurt (M) nicht unbedingt das vorteilhafteste Medium ist. 100 Jahre sind zwar in unserer Vorstellung ein langer Zeitabschnitt, aber wie schon beim 150jährigen deutschen Eisenbahn-Jubiläum 1985 zeigt sich auch hier, daß es äußerst schwierig ist, an Belegmaterial heranzukommen. Obwohl die alte Eisenbahn eine Renaissance und neue Liebhaber gefunden hat, lassen sich deshalb noch lange nicht neue Quellen und zusätzliche historische Fundstätten erschließen. Wir haben Archive, Bibliotheken, Museen, Privatsammlungen durchstöbert, haben Leute befragt, uns mit alten Eisenbahnern unterhalten, sind den Spuren alter Fotografien nachgegangen und haben Hilfe bei jungen und alten Fotografen gefunden, die ihr Frankfurt und das Leben in dieser Stadt seit Jahren und Jahrzehnten verfolgen. Das Ergebnis dieser Arbeit hat sich in diesem Buch niedergeschlagen, das keinen Anspruch auf Wissenschaftlichkeit und Vollständigkeit erhebt, sondern nur eine Zusammenstellung von Berichten, Texten, Fotografien und Mitteilungen ist, die in irgendeiner Form im Laufe der letzten 100 Jahre entstanden sind. Zum Teil sind die Angaben in den verschiedenen Beiträgen widersprüchlich. Wir hatten nicht die Möglichkeit, die Daten und Fakten auf Richtigkeit zu überprüfen, hoffen aber dennoch, daß uns ein zutreffender Gesamtüberblick über die Entwicklung des Frankfurter Hauptbahnhofs gelungen ist.

Die an der Spurensuche Beteiligten haben aus Liebe zur Eisenbahn, zu Frankfurt und zur Sache gehandelt und viel Freizeit geopfert, denn eine derartige Arbeit ist in den Regeldienstplänen der Deutschen Bundesbahn nicht erfaßt. Wir danken allen, die uns geholfen und gefördert haben sowie an der Finanzierung des Projektes beteiligt waren. Wir sind der Meinung, daß sich mit dem Anspruch dieser Dokumentation durchaus auch Werbung vereinbaren läßt, dokumentiert sie doch auch, wer und was sich im Jahre 1988 mit dem Hauptbahnhof Frankfurt (M) verbunden gefühlt hat.

Noch ein Wort zu dem, was mit dem Begriff Hauptbahnhof eigentlich gemeint ist beziehungsweise was nicht gemeint sein kann. Für den Normalbürger, für den Reisenden ist der Hauptbahnhof das Gebäude, das er betritt, wenn er verreisen will, wenn er die Bahn benutzen will. Darauf beschränkt sich auch unsere Dokumentation.

Zum Hauptbahnhof gehören eisenbahnorganisatorisch viele Dienststellen und Einrichtungen, die im Grunde auch 100 Jahre alt geworden sind, ob es sich um den Hauptgüterbahnhof, die Betriebswerkstätten, die Stellwerke, Brücken und Schuppen mit ihren Vorläufern, handelt, sie alle gehören direkt oder indirekt zum Hauptbahnhof, konnten aber im einzelnen nicht in ihrer Entstehungsgeschichte verfolgt werden. Die Mitarbeiter dieser Bereiche der Deutschen Bundesbahn sind in diese Dokumentation eingeschlossen, ermöglichen sie es doch ebenso, daß das Leben im Hauptbahnhof tagtäglich für die vielen hunderttausend Besucher reibungslos abläuft.

Zum Schluß sei noch ein Hinweis zu den verwendeten Texten und Abhandlungen gegeben, die zum Teil über hundert Jahre alt sind, aber auch bis in die Gegenwart reichen. Es ist klar, daß sich viele Daten und Fakten in den einzelnen Beiträgen wiederholen, daß immer wieder bestimmte Ereignisse erneut behandelt werden. Um den originalen Sachverhalt nicht zu ändern, haben wir auf Veränderung der Texte im Sinne der Sache verzichtet, sie auch nicht redaktionell bearbeitet und kaum Kürzungen vorgenommen.

Der Leser wird so mit wichtigen Ereignissen immer wieder aus der Sicht der entsprechenden Zeit konfrontiert. Beim Lesen ist er an keine chronologische Reihenfolge gebunden. Die Texte können unabhängig voneinander und je nach Interesse und Sympathie gelesen werden. Wir hoffen, daß bei der Lektüre keine Langeweile auftritt und glauben, daß die Leser und Betrachter einen unverfälschten Einblick in 100 Jahre Frankfurter Eisenbahngeschichte erhalten.

Die Redaktion



„Bankfurt“ (1984)

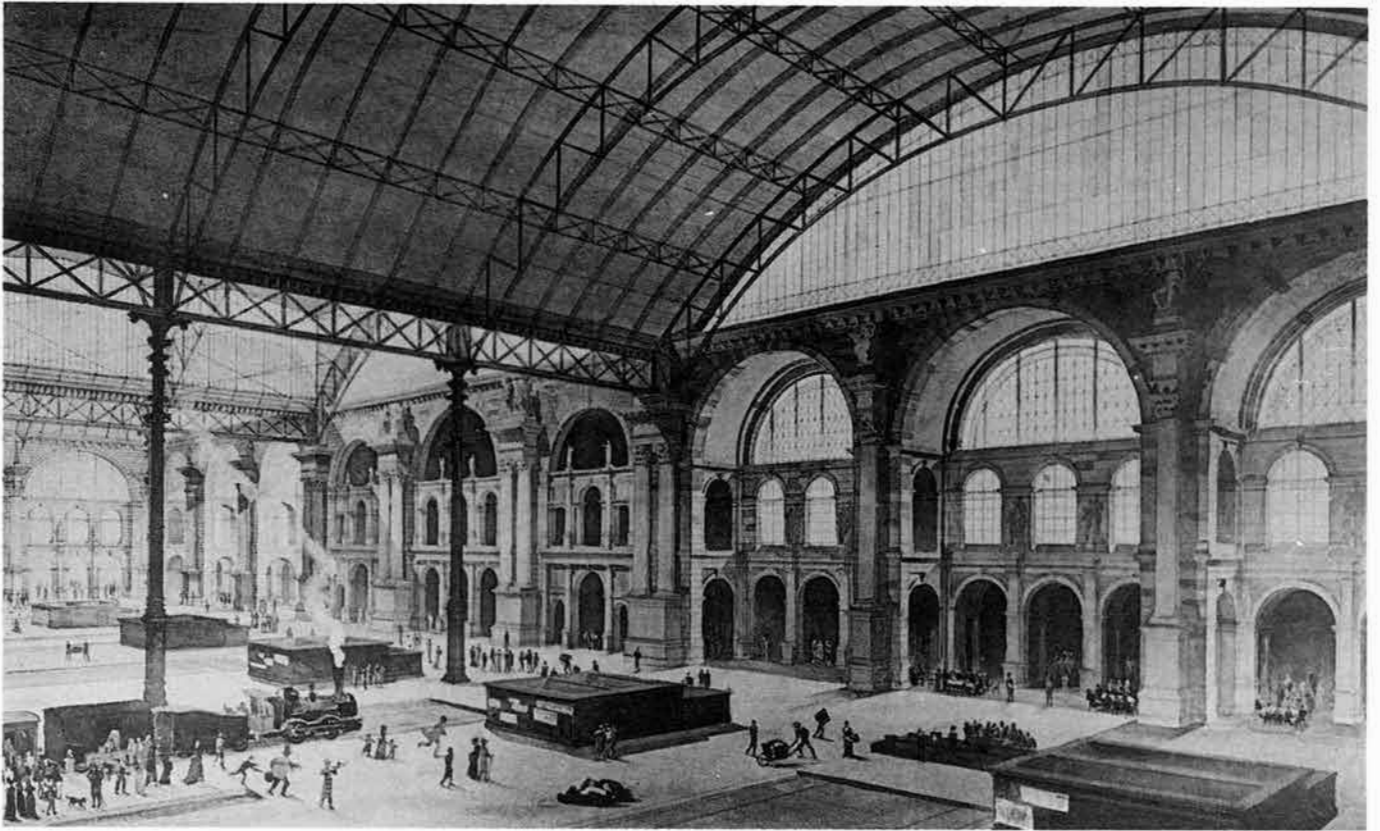
Zentralstation

Frankfurt? Was fällt einem dazu ein? Die Stadt am Main mit ihren Hochhäusern, mit ihren Banken, oft als Mainhattan oder Bankfurt apostrophiertes Spekulations- und Wirtschaftszentrum. Auch Goethe wird mit dieser Stadt in Verbindung gebracht. Der große Dichter und die Grüne Soße, diese Frankfurter Spezialität. Der Römer ist auch noch ein Begriff, auch die Paulskirche, wo die verfassungsgebende deutsche Nationalversammlung tagte. Die Wahl- und Krönungsstadt der deutschen Kaiser ist lange Vergangenheit. Als Messestadt ist Frankfurt wohl am bekanntesten. Die vielbesuchte Buchmesse und der absolute Publikumsmagnet, die Automobilausstellung, stehen für diesen Ruf. Sachsenhausen und Ebbelwoi verlangen schon etwas mehr Kenntnis. Oft verdrängt wird die hohe Kriminalitätsrate, und dafür steht dann das Bahnhofsviertel mit seiner Hasch- und Pornoszene. Und weil wir nun dicht am Verkehr sind, ist auch noch der Frankfurter Flughafen mindestens als Zwischenlandung weltbekannt. Auch die Chemieindustrie mit Weltruf ist hier zuhause, und Kenner schätzen das gleichnamige Porzellan. Bringt man mit Frankfurt berühmte Namen aus der Polit- oder Kulturszene in Verbindung? Kaum, aber in der Architektur hat sich Frankfurt in jüngerer Zeit einen Namen gemacht. Ernst May leistete hier in den zwanziger Jahren Beispielhaftes, Oswald Mathias Ungers und Richard Mayer belebten mit ihren Bauten die Museumsstadt Frankfurt. Was gibt es in Frankfurt noch an Einmaligem? Natürlich die Würstchen, die woanders Wiener heißen.

Hat der große Rundblick alles erfaßt, oder ist etwas Wesentliches vergessen worden, so wie vor hundert Jahren? Damals war es noch nicht einmal eine Einweihungsfeier wert, das Ereignis, dessen wir heute gedenken. Erst hundert Jahre später erfassen wir richtig, was damals Großartiges geschaffen wurde. Wir überlegen und stellen fest, daß es so ein Gebilde vom Alter her und in diesen Dimensionen kaum noch einmal gibt. Es ist in diesen hundert Jahren zur Selbstverständlichkeit geworden, es hat immer seinen Zweck erfüllt, hat den Menschen geholfen, hat ihnen Schutz gegeben, war Station auf vielen Wegen, war Zentralstation für diese Stadt – ist der Frankfurter Hauptbahnhof.

Heute ist er tägliches Ziel für viele hunderttausend Menschen. Es gibt kein Gebäude in der Bundesrepublik Deutschland, durch das jeden Tag so viele Menschen gehen. Sie kommen dort an, sie fahren ab, sie kaufen ein, sie treffen sich dort, sie warten, sie steigen ein, oder sie arbeiten dort. Für die meisten ist es nichts Besonderes, etwas Alltägliches, kaum einen Blick wert in der täglichen Hast: Dieses riesige Gebäude aus Stein, Eisen und Beton, das in den hundert Jahren seines Bestehens einige schwere Operationen überstehen mußte, die aber seine Lebensfähigkeit durchaus verbessert haben.

Dieser Bahnhof lebt mit der Zeit. Verkehrsmehrung, ob ebenerdig oder unterirdisch, hat seiner Form und Funktionalität nicht geschadet. Im Gegenteil – selbstbewußt steht er nach hundert Jahren mitten in der Stadt, die um ihn



Kathedrale oder Bahnhof? Wettbewerbsentwurf von Friedrich Thiersch, München, aus dem Jahre 1880 für das Vestibül und die Perronhalle

Zum Schluß sodann noch eine kritische Bemerkung. Nachdem mehrfach erwähnten Artikel der „Deutschen Bau-Zeitung“ gewinnt es fast den Anschein, als ob mit dem Bau des Personen-Bahnhofs zunächst begonnen werden solle. Dies ist nach unseren obigen Darlegungen einfach unmöglich, weil der Personen-Bahnhof das ganze für den jetzigen Betrieb erforderliche Terrain in Anspruch nehmen wird. Es wird vielmehr umgekehrt mit dem Bau des Personen-Bahnhofes nicht eher ernstlich begonnen werden können, bis die beiden Güter-Bahnhöfe soweit fertig gestellt sind, daß sie wenigstens nothdürftig den Betrieb übernehmen können. Auch dagegen möchten wir Verwahrung einlegen, wenn das genannte Blatt die Kosten des Personen-Bahnhofs auf sechs Millionen Thaler angibt. Wir sind vielmehr der Ansicht, daß diese Summe nahezu ausreichen wird, um den Personen-Bahnhof sammt den beiden Güter-Bahnhöfen fertig hinzustellen. Sechs Millionen Thaler sind denn doch auch heutzutage immer noch kein Pappenstiel.

Bei einer Prüfung der Frage, welche Wirkungen der neue Central-Bahnhof auf die wirthschaftlichen Verhältnisse unserer Stadt äußern werde, wird es sich empfehlen, zunächst daran festzuhalten, daß derselbe für immer da bleiben wird, wo er einmal steht. Ein so großartiges Werk wird eben nur einmal geschaffen. Es kann im Laufe der Zeit vielleicht nöthig werden, trotz reichlicher Bemessung des Raumes, die Anlage noch zu erweitern, allein verlegt wird und kann sie nicht wieder werden. Sie wird da bleiben, wo sie ist, für alle Zeit. Hieraus folgt zunächst, daß eine Ausdehnung unserer Stadt nach Westen hin endgültig ausgeschlossen sein wird. Die Schranken, welche bis jetzt die Main-Weser-Bahn und wenige Schritte weiter die Taunusbahn unseren Bauunternehmern gezogen haben, werden also auch künftig bleiben. Wenn die Erleichterung des Verkehrs auf der Mainzer Landstraße es auch später ermöglichen wird, zu beiden Seiten dieser Straße zahlreiche Bauten auszuführen und dieselben in ziemlich ungestörte Verbindung mit der Stadt zu setzen, so wird dieß doch immer nur auf dieser Straße möglich sein. Von einem Hinausrücken der Stadt in der ganzen Breite ihrer Westseite wird dagegen nicht die Rede sein können. Man kann es bedauern, daß gerade nach der gesündesten Lage, nach Westen hin, die Stadt Frankfurt sich nicht weiter soll entwickeln können, während in fast allen deutschen Städten vor Allem nach dieser Seite die Ausdehnung erstrebt wird – zu ändern wird hieran nichts sein. Die Bauthätigkeit in unserer Stadt wird also auf die übrigen Lagen nach wie vor beschränkt bleiben.

Eine weitere Folge wird sein, daß die Entfernungen von den Güterbahnhöfen für alle Geschäfte eine größere sein wird, als seither. Es wird nicht fehlgegriffen sein, wenn wir annehmen, daß der Weg nach den Güterbahnhöfen künftig noch einmal, wenn er nicht zweimal so lang sein wird. Es ist uns nicht unbekannt, daß unsere Geschäftsleute hiervon eine erhebliche Vertheuerung ihrer Geschäftskosten befürchten. Wir halten jedoch diese Besorgnis für übertrieben. Nicht die Entfernung allein entscheidet auf Strecken, welche doch verhältnismäßig immerhin kurz zu nennen sind, über den Preis, sondern mindestens eben so sehr die Zeit, welche jede einzelne Fuhre in Anspruch nimmt, die weitere Entfernung aber dürfte bei den neuen Güterbahnhöfen reichlich aufgewogen werden durch die ungleich raschere Abfertigung, welche künftig möglich sein wird. Wenn die Wahl gelassen wird zwischen einer Viertelstunde langem Fahren und zwischen fünf Viertelstunden längerem nutzlosen Wartens, so sind wir nicht zweifelhaft darüber, was vorzuziehen sein möchte. Etwaigen Unbilligkeiten der Frachtfahrer zu begegnen, haben überdieß unsere Geschäftsleute sehr leicht in der Hand.

Eine dritte und zwar die wichtigste und erfreulichste Folge aber wird sein, daß Handel und Industrie durch den Central-Bahnhof endlich die Möglichkeit gewinnen, sich frei entfalten und bewegen zu können. Der heutige Verkehr ist in den alten Grenzen nicht mehr zu bewältigen, es ist für ihn Alles zu eng gewor-

den. Die hauptsächlichsten Träger dieses Massen-Verkehrs aber sind die Eisenbahnen und die Bahnhöfe bilden daher für jede Stadt den natürlichen Mittel- und Schwerpunkt des geschäftlichen Lebens. Gestattet die Anlage eines Bahnhofes dem Handel und der Industrie nicht, in die bequemste und leichteste Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr zu treten, so bleiben beide gelähmt und werden unrettbar von der Concurrenz anderer Städte überflügelt. Dieß ist leider bis jetzt bei uns der Fall, wie wir bereits im Anfang dieses Artikels angedeutet haben und hier nunmehr weiter ausführen wollen.

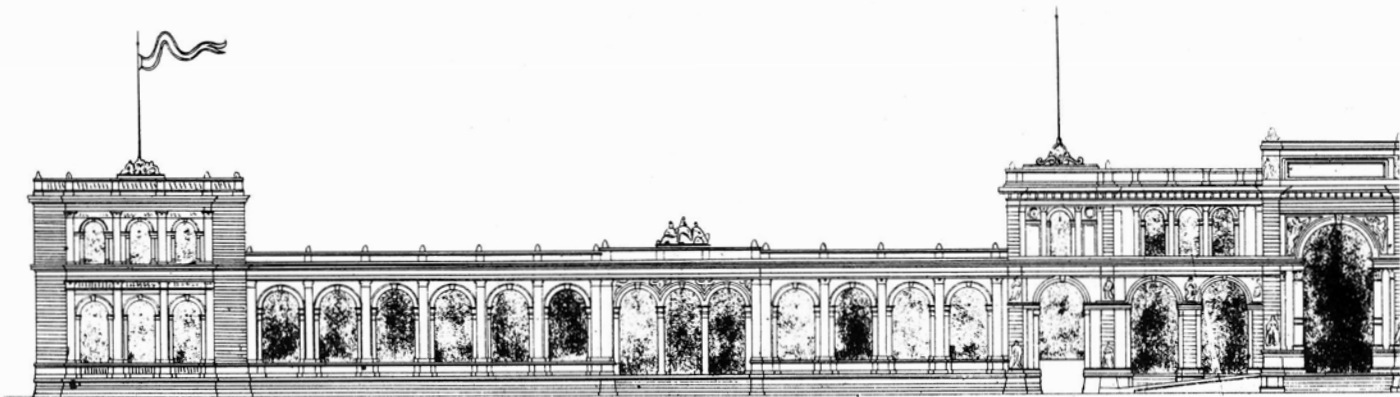
Die tiefgreifenden Veränderungen, welche die letzten zehn Jahre auf politischem wie auf wirtschaftlichem Gebiet mit sich gebracht, sind vielleicht für keine deutsche Stadt so entscheidend gewesen, wie für Frankfurt. Wir glauben nicht zu weit zu gehen, wenn wir auf Grund unserer Beobachtungen hier aussprechen, daß Frankfurt augenblicklich an einem Wendepunkt angelangt ist, bei welchem es sich entscheiden wird, ob ihm die Stellung des Führers auf wirtschaftlichem Gebiet für Südwest-Deutschland erhalten bleibt, oder nicht. Von der Stellung des Führers zurück treten, heißt aber überhaupt zurück treten; der erste Schritt rückwärts zieht zahllose weitere nach sich. Wir besorgen darum nicht, daß Frankfurt jemals in die Stellung einer gewöhnlichen Provinzstadt zurück sinken könne. Seine Lage, seine geschichtlichen Erinnerungen, sein großer Wohlstand und die Annehmlichkeiten aller Art, welche die Stadt in reichem Maße bietet, werden Frankfurt immer eine größere Bedeutung sichern und es für alle Zeit das Ziel zahlloser Fremden bleiben lassen. Allein übersehen wir darüber nicht, daß der frische Geist unseres Bürgerthums, welcher Frankfurt zu dem gemacht, was es ist, seine beste Nahrung aus einer energischen Thätigkeit auf wirtschaftlichem Gebiet und aus dem Bewußtsein gesogen hat, durch diese Thätigkeit sich in einem großen Theile Deutschlands eine maßgebende Stellung errungen zu haben. Verschütten wir diese Quelle nicht, es möchten leicht mit ihr auch Vorzüge versiegen, deren Wegfall sehr empfindlich berühren könnte. Die fortdauernde führende Stellung von Frankfurt in Südwest-Deutschland, gerade auf wirtschaftlichem Gebiet, halten wir daher in gewissem Sinn für eine Lebensfrage unserer Stadt.

Die alten Verhältnisse aber sind nicht mehr geblieben wie sie waren. Sie sind anders und schwieriger geworden. Die gewöhnliche Gesetzgebung hat eine Entwicklung der Industrie angebahnt, welche dem Handel ganz neue Wege und Ziele angewiesen hat. Eine jede bedeutendere Handelsstadt ist heute zugleich eine bedeutende Industriestadt und muß es sein. Der allgemein gestiegene Wohlstand erleichtert es mehr und mehr, sich der Abhängigkeit von den alten Mittelpunkten des Kapitals zu entledigen. Der Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes lenkt den Gang des Handels vielfach von den früheren Linien ab und läßt dadurch altbewährte Verbindungen verloren gehen. Der Handel mit Rohproducten hat durch den Eisenbahnverkehr einen Charakter angenommen, welcher die Herstellung großer Lagerräume zur Nothwendigkeit macht und beim Mangel derselben den Verlust sehr einträglicher Artikel herbeiführt. Die Einführung der einheitlichen deutschen Münze endlich läßt den süddeutschen Münzfuß verschwinden und entzieht dadurch den tonangebenden Geld- und Wechselplätzen für Guldenwährung einen sehr erheblichen Theil ihres Einflusses.

Diese Andeutungen mögen genügen, um unsere Besorgnisse wenigstens erklärlich erscheinen zu lassen. Wir wollen jedoch nicht unterlassen, zugleich auf die großartigen neuen Einrichtungen hinzuweisen, welche in den drei süddeutschen Städten, deren Concurrenz, vermöge ihrer Lage, Frankfurt vor allen anderen zu fürchten hat, zu Gunsten des Verkehrs entweder bereits getroffen worden sind, oder noch getroffen werden sollen – wir meinen Mainz, Mannheim und Straßburg.

Durch die Erweiterung der Festungs-Anlagen wird unsere Nachbarstadt Mainz endlich der Fesseln entledigt, welche sie so lange umfassen hielten. Der Flächeninhalt der Stadt wird sich in Folge dessen mehr als verdoppeln. Dazu kommt noch das nicht unbedeutende Terrain, welches durch die bereits begonnenen Eindämmung des Rheins gewonnen wird und das für eine sehr erhebliche Ausdehnung der Räumlichkeiten der Eisenbahnen verwendet werden soll. Nicht weniger wichtig sind diese Corrections-Arbeiten am Rheinufer deshalb, weil dadurch für den Schiffahrtsbetrieb die ganze Seite des Stroms der Stadt entlang und zwar auf einer Strecke von mehreren tausend Metern verfügbar wird. Durch Ausrüstung der Schiffahrt mit allen erforderlichen technischen Hilfsmitteln sollen diese neuen Vortheile auch thatsächlich nutzbar gemacht und es soll außer dem der Schiffahrt die seither empfindlich vermißte unmittelbare Verbindung mit den Eisenbahnen verschafft werden. Eine neue Eisenbahnbrücke wird der Stadt eine directe Verbindung mit Biebrich, Wiesbaden und weiter nach der Sieg und der Lahn gewähren. Auch soll die alte Schiffbrücke durch eine stehende Brücke ersetzt werden. Die Hemmnisse, welche der Verbindung des städtischen Straßennetzes mit dem Rhein durch die Eisenbahn vielfach bereitet werden, sollen theils durch eine Hebung des Bahnkörpers, theils auf andere Weise in Wegfall kommen. Ein vollständiger Umbau des Bahnhofes wird der Entwicklung des Verkehrs in jeder Beziehung genügenden Raum verschaffen. Außerdem wird in der Neustadt ein besonderer Güterbahnhof für Massengüter angelegt werden. Die hessische Ludwigsbahn hat sich ferner bereit erklärt, bei der Errichtung eines großartigen Lagerhauses für ausländischen Wein, Getreide, Colonialwaaren etc. sich zu betheiligen. Ebenso sind für den Schiffahrtsverkehr genügende Lagerhäuser in Aussicht genommen. Die Productenbörse ist bereits auf's Neue in's Leben gerufen und die Errichtung einer Handels-Akademie wird mit den besten Aussichten auf Erfolg betrieben. Wenn wir noch hinzufügen, daß Mainz eine von Natur so günstige Lage besitzt, wie sie Frankfurt kaum günstiger hat, und daß es in kurzem den Mittelpunkt von 7 Eisenbahn-Linien bilden wird, so dürfte es kaum als zu gewagt erscheinen, wenn in dem Jahresbericht der Mainzer Handelskammer für 1872 gesagt wird: „Mainz zur Zeit schon eine werdende Industriestadt, dürfte die Folgen dieser in nächster Zeit bevorstehenden Entwicklung in einem Umfang wahrnehmen, welcher zur Zeit noch gar nicht zu übersehen ist.“

Was für Mainz zum guten Theil noch Gegenstand der Wünsche und der Erwartungen ist, hat in Mannheim zum größten Theil bereits seine Ausführung erhalten. Mannheim ist heute schon, was Mainz vielleicht in zehn Jahren zu werden hoffen darf: Der Sitz einer bedeutenden Industrie und eines noch bedeutenden Handels. In einzelnen Artikeln, wie in Tabak, Holz, Hopfen, Petroleum,





Als wäre nichts geschehen – Bahnhofsvorplatz 1946



Gerüstet für den Fahr-
gastansturm. Abgang
aus der B-Ebene zum
unterirdischen S-Bahn-
hof (Frühjahr 1978).



Der S-Bahnhof Frank-
furt (M) Hauptbahnhof
(tief) wurde im Mai
1978 dem Verkehr über-
geben.

Fundamenten wurde das Erdreich des Empfangsgebäudes beiderseits der Baugrube mit chemischen Injektionen verfestigt. Ferner wurden in der Hauptschalterhalle Schutzgerüste für die Hallenbögen errichtet, denn statische Berechnungen hatten ergeben, daß schon bei geringen Bewegungen die gemauerten Bögen und die mit Ornamenten versehene Sandsteinverkleidung an den beiden Enden der Schalterhalle ihre Form hätten verändern können, so daß mit dem Herabfallen von Steinen oder Teilen der Verkleidung zu rechnen gewesen wäre. Das vorsorglich aufgebaute Gerüst mußte in der Lage sein, das Herabfallen von Steinen oder Platten zu verhindern und notfalls die Last des Bogens voll aufzunehmen.

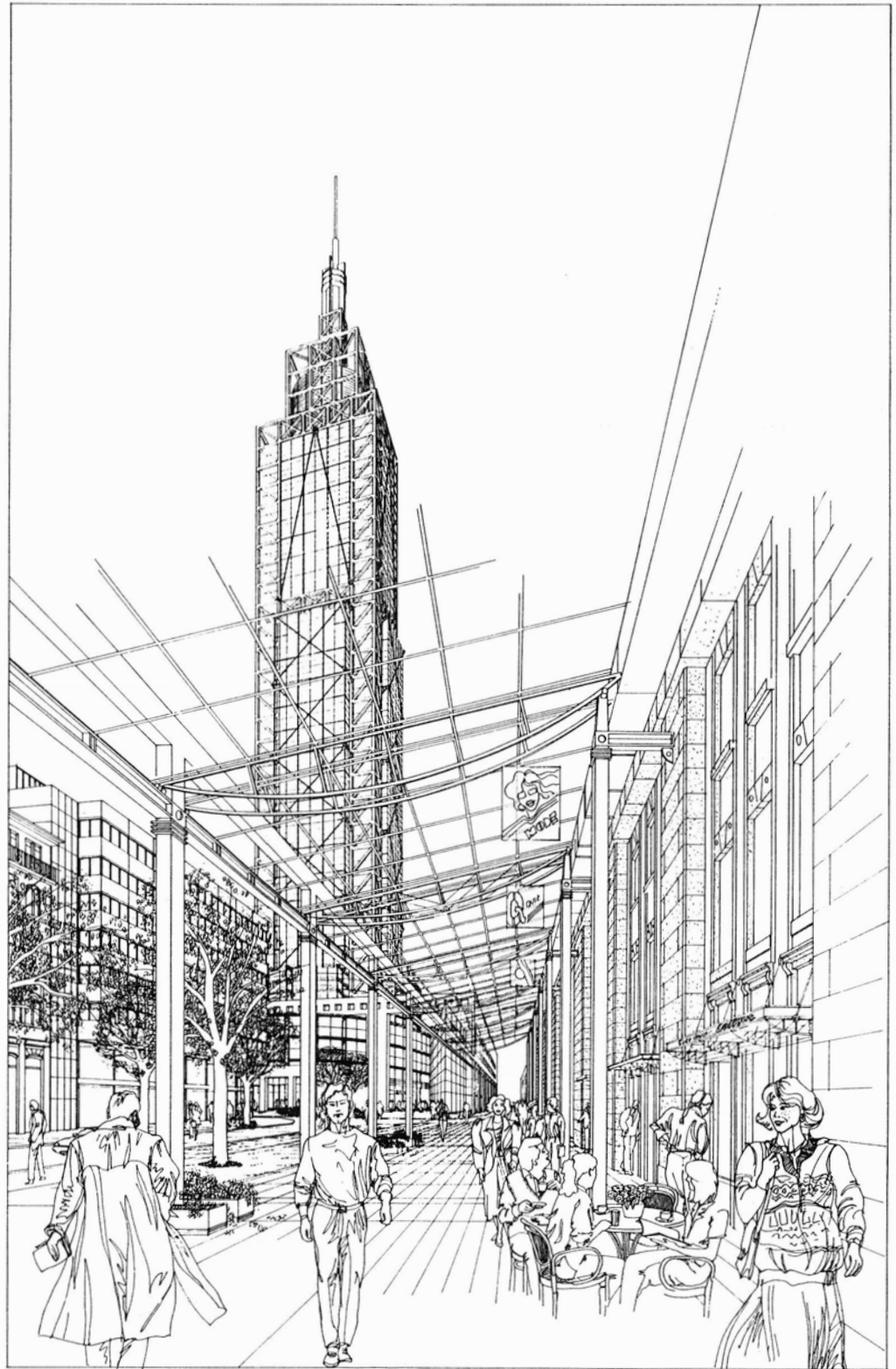
Außerdem wurde, um der Setzungsempfindlichkeit der benachbarten, verbliebenen Teile des Empfangsgebäudes entgegenzuwirken, ein möglichst steifer Verbau der Baugrube gewählt: geschlossene Bohrspahlwände mit mehreren Steifenlagen.

Der Bau des Teils der Station, der unter dem stark frequentierten Bahnhofsvorplatz liegt, erforderte umfangreiche Verkehrslenkungsmaßnahmen. So mußte der Durchgangsverkehr zunächst in einer Richtung und nach einem Viertel der Rohbauzeit auch der in der Gegenrichtung in Parallelstraßen zum Bahnhofsvorplatz verlagert werden. Der Andienungsverkehr für den Hauptbahnhof sowie die Fußgängerunterführung Hauptbahnhof-Kaiserstraße wurden jedoch über die gesamte Bauzeit beibehalten.

Auch der Straßenbahn- und Omnibusverkehr blieb nicht unberührt von den Baumaßnahmen, die weitreichende Änderungen im gesamten Netz der Frankfurter Straßenbahn zur Folge hatten. Nur die wichtigsten Linien konnten den Hauptbahnhof tangential anfahren. Erst die Wiederherstellung der Autofahrsuren für den Durchgangsverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz mit der Straßenbahn in Mittellage ermöglichte im Dezember 1975 eine Normalisierung des Verkehrsflusses im Bereich des Hauptbahnhofs.

Die erste Baustufe der S-Bahn Rhein-Main mit den sechs S-Bahn-Linien aus den westlichen und nördlichen Bereichen des Rhein-Main-Gebietes und dem 2,6 Kilometer langen Tunnel vom Hauptbahnhof zur Hauptwache wurde am 28. Mai 1978 in Betrieb genommen. Weitere Inbetriebnahmen folgten am 1. Juni 1980 mit den S-Bahn-Gleisen zwischen Frankfurt (M) Hbf und Frankfurt (M) Sportfeld für die Flughafenbahn sowie am 28. Mai 1983 mit der Verlängerung der S-Bahn-Tunnelstrecke von der Hauptwache zur Konstablerwache. Heute verkehren unter dem Hauptbahnhof sieben S-Bahn-Linien mit 21 Zügen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit.

Mit Inbetriebnahme dieser Strecken konnte jedoch keineswegs von einem vollwertigen S-Bahn-Netz gesprochen werden. Es fehlte die aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen dringend notwendige Weiterführung des Tunnels mit den Verzweigungen nach Süden und Osten. Zwischen den Finanzierungsträgern Bundesrepublik Deutschland, Land Hessen, Stadt Frankfurt (M) und Deutscher Bundesbahn bestand seit Jahren Einvernehmen, daß der erreichte Netztorso so schnell wie möglich beseitigt werden mußte, um Wirtschaftlichkeit und Verkehrswert des S-Bahn-Systems zu verbessern. Der Weiterbau der S-Bahn wurde daher am 25. September 1978 vertraglich gesichert. Dieser Vertrag beinhaltete die Weiterführung der unterirdischen S-Bahn-Strecke unter dem Main hindurch bis zu den Stationen Mühlberg und Frankfurt (M) Süd. Ein weiterer Vertrag für den Ausbau des S-Bahn-Netzes nach Hanau und Darmstadt wurde am 4. Dezember 1986 zwischen dem Land Hessen, den Städten Frankfurt (M), Offenbach (M), Darmstadt, den Landkreisen Offenbach, Main-Kinzig, Darmstadt-Dieburg sowie der Deutschen Bundesbahn abgeschlossen. Die Betriebsaufnahme in Richtung Frankfurt (M) Süd ist im Jahre 1990 und zur Station Mühlberg 1992 vorgesehen.



Das höchste Haus des
Kontinents, neben dem größten
Bahnhof des Kontinents.
Hochhausprojekt der
Frankfurter Architekten Joos,
Schulze, Krüger-Heyden.
(1988)

Die Realität

Die Deutsche Bundesbahn im wirtschaftlichen Gesamtgefüge Hessens

Entwicklung der Verkehrswege

Wirtschaftszentrum und Ballungsraum bilden in Hessen eindeutig die Rhein-Main-Region und deren unmittelbare Einzugsgebiete.

Aufgrund dieser Konzentration und der damit verbundenen Nachfrage liegt auch der Schwerpunkt der Verkehrswege einschließlich des Schienenangebotes im Rhein-Main-Ballungsraum.

Nicht nur für den Nah- und Bezirksverkehr, sondern auch für den Fernverkehr ist der Frankfurter Hauptbahnhof der verkehrliche Mittelpunkt. Er ist einer der größten europäischen Reisebahnhöfe.

Die starke Präsenz des Eisenbahnverkehrs in Hessen dokumentieren die werktäglich über 2800 Personen- und über 1200 Güterzüge.

Da sich in Deutschland nach der Grenzziehung von 1945 die Verkehrsströme von der bis dahin vorherrschenden West-Ost-Richtung in die Nord-Süd-Richtung entwickelten, führen fast alle Relationen nicht nur des Schienenverkehrs, sondern auch des Straßenverkehrs durch Hessen und das Rhein-Main-Gebiet.

Die Entwicklung des Straßen- und Schienennetzes in Hessen in den zurückliegenden Jahrzehnten weist allerdings große Unterschiede auf:

	1960	1975	1985	Zuwachs/ Abnahme
Straßen				
des überörtlichen Verkehrs (km) . . .	8390	10963	11391	+ 35,8%
– davon BAB (km)	412	758	916	+ 122,3%
– Anteil BAB (%)	4,9	6,9	8,0	–
Bundesbahnstrecken km	3120	2927	2759	– 12 %
– davon Hauptbahnen (km)	1731	1620	1686	– 3 %
– elektrifizierte Strecken (km)	346	1214	1234	+ 257 %
Anteil el. Strecken (%)	11,1	41,5	44,7	–

Entwicklung des Straßen- und Schienennetzes in Hessen.

Daraus leiten sich folgende Erkenntnisse für diesen Zeitraum ab:

- Der Straßenbau hat sich im Vergleich zur Schiene überproportional entwickelt; dies gilt insbesondere für die Autobahnen.
- Der Streckenausbau der Eisenbahn stagnierte; lediglich bei der Umrüstung der Strecken auf elektrische Zugförderung konnte ein Fortschritt erreicht werden.

Die Netzdichte der überörtlichen Straßen in Hessen hat sich im Verhältnis zur Schiene ebenso überproportional vergrößert:

11.53	Fm Flughafen 12.03	21
11.54	Bad Homburg 12.13-Friedrichsdorf 12.19	4
11.55	Fm Ost 12.04-Hanau 12.27-Wächtersbach X auftr @ 13.11	4
11.57	Hofheim 12.15	5
11.58	Langen 12.07-Darmstadt 12.18-Birkenbach 12.28-Bensheim 12.34 @ Weinheim 12.47-Mh-Friedrichsfeld 13.06-Mannheim 13.17	13
11.59	Offenbach 12.06-Hanau 12.23	6
12.00		
12.02	Fm Flughafen 12.12-Mainz 12.38-Wiesbaden 12.54	21
12.03	Goddelsau-Erfelden 12.40-Biblis 13.00-Mannheim 13.39-Heidelberg 14.04	15
12.04	Bad Vilbel 12.22-Friedberg 12.40	5
12.07	FI-Höchst 12.16	5
12.09	Offenbach 12.16-Hanau 12.33	8
12.09	Niederhöchststadt 12.26-Bad Soden 12.32-(FI-Höchst 12.46)	5
12.09	Niederhöchststadt 12.25-Kronberg 12.30	5
12.13	Fm Flughafen 12.23	21
12.14	Darmstadt 12.30-Weinheim 12.51-Heidelberg 13.07-Bruchsal 13.27-Karlsruhe 13.40-Rastatt 13.54-Baden-Baden 14.00-Offenburg 14.25 @ Trüben 15.16-Villingen 15.44-Singen 16.30-Konstanz 16.55	13
12.14	Bad Homburg 12.34	5
12.17	Hofheim 12.35-Niedernhausen 12.50	5
12.18	Langen 12.34-Darmstadt 12.52-Bensheim X 13.26-Weinheim X 13.52-Mannheim X 14.45	11
12.20	Bacchus Würzburg 13.40-Nürnberg 14.43-Augsburg 15.55-München 16.28 @	6
12.23	Deichgraf Fulda 13.26-Göttingen 14.46-Hannover 15.45-Hamburg Hbf 17.01-Hmb Dammtor 17.07-Hmb-Altona 17.15-Helzholz 18.09-Hörde 18.41-Husum 19.08-Neubül 19.32-Westerland 20.00 @	7
12.24	Bad Vilbel 12.42-Friedberg nur † 13.00	5
12.26	Fm Ost 12.43-Hanau 13.07-Aschaffenburg 13.45	2
12.27	Fm Süd 12.32-Offenbach 12.37-Hanau 12.47 @ Bad König 13.31-Ebersbach 14.11-Nackeltz 14.27-Heilbronn 14.59-Stuttgart 15.47	9
12.27	FI-Höchst 12.35-Wiesbaden 13.05	5
12.29	Niederhöchststadt 12.45-Kronberg 12.50	5
12.33	Fm Flughafen 12.43	21
12.34	Bad Homburg 12.53-Friedrichsdorf 12.59	5
12.37	Hofheim 12.55	5
12.39	Fm Süd 12.42-Offenbach 12.49-Hanau 13.01-Kahl 13.08-Dettingen 13.19-Aschaffenburg 13.22 @ Millenberg 14.05-Wurthheim 14.37-Lauda 15.11-Cralshem 16.36-Aalen 17.26	8
12.39	Niederhöchststadt 12.55-Bad Soden 13.02	5
12.42	Fm Flughafen 12.52-Mainz 13.21-Wiesbaden 13.38	5
12.43	Torano Mannheim 13.26-Karlsruhe 13.56-Offenburg 14.30-Freiburg 15.00-Basel Bad Bl 15.35-Basel SBB 15.43 @ Luzern 17.12-Mailand (Milano CJ) 21.25	7
12.44	Bad Vilbel 13.02-Friedberg 13.24	5
12.47	Stotzenfels Fm Flughafen 12.58-Mainz 13.17-Koblenz 14.06-Bonn 14.38-Köln 15.00-Wuppertal-Eilberfeld 15.34-Hagen 15.52-Dortmund 16.14 @	6
12.47	Darmstadt 13.02-Bensheim 13.15-Mannheim 13.39 @ Schifferstadt 13.53-Neustadt (Wehr) 14.05-Kaiserslautern 14.29-Homburg (Saar) 14.50-Saarbrücken 15.14	12
12.47	FI-Höchst 12.55-Wiesbaden nur † 13.25	5
12.49	Fm Süd 12.54-Offenbach 12.59-Hanau 13.11-Bonn-Beuel 13.19 @ Wächtersbach 13.34-Schlichtern 13.52-Fulda 14.19	5
12.49	Niederhöchststadt 13.05-Bad Soden 13.12-(FI-Höchst 13.26)	5
12.50	Walldorf 13.02-Mörfelden 13.06-Grö Gerau-Comberg 13.12-Goddelsau-Erfelden 13.19 @ Mannheim 14.03	15
12.51	Bayrischer Wald Hanau 13.15-Aschaffenburg 13.30-Lohr 13.58-Gamitzlen 14.09-Wilhelmsburg 14.33	3

13.24	D 2612 Friedberg 13.43-Bad Nauheim 13.47-Butzbach 13.55-Gießen 14.00-Weizlar 14.23-Heirborn 14.38-Dillenburg 14.44-Siegen-Weidenau 15.08 @ Finnentrop 15.46-Werdohl 16.03-Letzmarhe 16.22-Hägen 16.38-Wilten 16.58-Bochum 17.10-Essen 17.22-Duisburg 17.37-Mönchengladbach 18.15	16
13.24	Bad Vilbel 13.42-Friedberg 14.00	5
13.27	FI-Höchst 13.36	5
13.29	3674 Offenbach 13.40-Hanau 13.55-Wächtersbach 14.30-Fulda 15.14-Bebra 16.10-Eichenberg 16.53	6
13.29	Niederhöchststadt 13.45-Bad Soden 13.52-(FI-Höchst X auftr @ 14.06)	5
13.30	8473 Goddelsau-Erfelden 14.14	1
13.33	Fm Flughafen 13.43	21
13.34	Bad Homburg 13.54	5
13.37	Hofheim 13.55-Niedernhausen 14.10	5
13.39	Niederhöchststadt 13.55-Bad Soden 14.02	5
13.43	695 Kleiner Förde Mannheim 14.26-Heidelberg 14.42-Stuttgart 15.52-Ulm 16.53-Augsburg 17.37-München 18.11 @	7
13.44	Bad Vilbel 14.03	5

„Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt gehört zu den großartigsten baulichen Schöpfungen der Neuzeit, und zwar nicht nur wegen seiner räumlichen Ausdehnung, sondern auch in Bezug auf architektonische Wirkung“, schreibt die Illustrierte Zeitung am 4. August 1888.

Zum 100jährigen Jubiläum wird mit einer Dokumentation versucht, Zeitgeschehen mit einem Eisenbahngebäude zu verbinden.

Das Ergebnis dieser Arbeit hat sich in diesem Buch niedergeschlagen, das keinen Anspruch auf Wissenschaftlichkeit und Vollständigkeit erhebt.

Fast alle Berichte, Aufsätze, Fotografien und Mitteilungen sind in irgendeiner Form im Laufe der vergangenen hundert Jahre veröffentlicht worden und geben somit ein umfassendes Bild von der Geschichte dieses markanten Frankfurter Gebäudes. Es ist die Absicht, nicht nur Eisenbahngeschichte oder Baugeschichte, sondern auch Zeitgeschichte zu dokumentieren.

HESTRA-VERLAG Darmstadt

1453	Fm Flughafen 15.03	21
1454	Bad Homburg 15.13-Friedrichsdorf nur † 15.19	5
1457	Hofheim 15.15-Niedernhausen 15.30	5
1459	8866 Offenbach 15.08-Hanau 15.23	5

15.00	E 3153 Langen 15.10-Darmstadt 15.21-Bensheim 15.36-Heppenheim 15.46-Weinheim 15.54 @ Mh-Friedrichsfeld 16.04-Mannheim 16.15-Ludwigschafen nur † 16.18	15
15.02	Fm Flughafen 15.12-Mainz 15.38-Wiesbaden 15.54	21
15.03	D 295 Jugoslawien-Expres Darmstadt 15.25-Heidelberg 16.03-Bruchsal 16.25-Müllacker 16.50-Biedenheim-Bisingen 17.07-Stuttgart 17.21-München 20.23-Salzburg 22.37-Villach West 1.57-Zagreb 7.10-Beograd 1	13
15.04	Bad Vilbel 15.22-Friedberg 15.40	5
15.05	7159 Darmstadt 15.42-Bensheim 16.22-Weinheim 16.40-Heidelberg auftr @ 17.11	5
15.07	FI-Höchst 15.15-Wiesbaden 15.45	5
15.09	Niederhöchststadt 15.25-Kronberg 15.3	5
15.13	1970 Schwarzwald ohne Hbf zu Göttingen 17.32-Hannover 18.3-Celle 18.52-Uelzen 19.14-Lüneburg 19.30-Hamburg-Harburg 19.58-Hamburg Hbf 20-Hamburg-Altona 20.30	13
15.13	Fm Flughafen 15.23	21
15.14	Bad Homburg 15.33-Friedrichsdorf 15.39	5
15.17	Hofheim 15.35-Niedernhausen nur † 15.40	5
15.20	523 Rheinfels Würzburg 16.40-Augsburg 18.33-München 19.06 @	6
15.20	8437 Goddelsau-Erfelden 15.58-Biblis 16.25-Mannheim 16.59	15
15.22	Fm Flughafen 15.32-Mainz 16.07-Wiesbaden 16.22 → Hbf nicht in Wiesbaden Ost → → bis Römstein Opaberk auch an verkaufsoffenen Samstagen →	5
15.23	694 Kleiner Förde Fulda 16.26-Göttingen 17.46-Hannover 18-Hbf Hbf 20.01-Hmb Dammtor 20.07-Hmb-Altona 20.15-Neumünster 21.04-Kiel 21.2	13
15.23	E 3028 Fm West 15.27-Friedberg 15.44-Bad Nauheim 15.49 @ Gießen 16.12-Merburg 16.32-Treysa 17.02-Wabern 17.2-Guntershausen 17.47-Kassal 18.03-Hann Münden 18.34-Göttingen 19.12	13
15.24	Bad Vilbel 15.42-Friedberg 16.00	5
15.27	FI-Höchst 15.36	5
15.28	E 3125 Fm Süd 15.38-Offenbach 15.43-Hanau 15.56-Kahl 16.03-Dettingen 16.0-Aschaffenburg 18.17 @ Millenberg 17.05-Werheim 17.41-Lauda 18.10-Bad Mergentheim 18.37-Cralshem 19.33-Aalen 20.09-Ulm 21.22-Friedrichshafen Stadt 22.40-Gemünden @ 17.11-Würzburg @ 17.49	8
15.29	Niederhöchststadt 15.45-Bad Soden 15.52-(FI-Höchst 16.06)	5
15.30	D 351 Hanau 15.48-Fulda 16.34-Bad Hersfeld 16.38-Bebra 17.10 → ohne Hbf zu Berlin Wannsee 2-Zoo 23.07-Friedrichstraße 23.53 @	13
15.32	D 1457 Hanau 15.58-Fulda 16.47-Bebra 17.22 @ Eisenach 19.03-Gotha 19.35-Erfurt 20.05-Weimar 20.32-Apolda 20.44-Hamburg (S) Weiberfeld 21.21-Lipzig 22.02	13
15.33	Fm Flughafen 15.43	21
15.34	Bad Homburg 15.53-Friedrichsdorf 15.59	5
15.35	1920 Bayerischer Wald Mainz 15.58-Koblenz 17.12-Neuwied 17.2-Bonn-Beuel 17.55-Köln 18.19-Neuss 18.4-Düsseldorf 19.01-Duisburg 19.20-Essen 1-Bochum 19.50-Dortmund 20.05 @	13
15.35	E 3155 Darmstadt 15.52-Bensheim 16.05-Heppenheim 16.11-Weinheim 16.19-Ladenburg 16.25-Heidelberg 16.36 @ Bruchsal 17.09-Karlsruhe 17.25	13
15.37	Hofheim 15.55-Niedernhausen 16.10	5
15.39	7836 Offenbach 15.48-Hanau 16.04-Wächtersbach 16.46 @ (X, † 16.39) → Bad Soden-Salmerhofen 16.52 @ →	5