

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 15

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. — Das topographische Zeichnen. — Miscellanea: Probelastung der Kaubachbrücke. Erfindungsschutz. — Concurrenzen: Landesauschussgebäude in

Strassburg i. E. Neue Stempelzeichnung für das Fünffrankenstück. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a. M.

Der neue Centralbahnhof zu Frankfurt a. M. *)

In einem Jahre wird der im Bau befindliche neue Centralbahnhof zu Frankfurt a./M. eröffnet und dadurch eine der grössten und geschmackvollsten Bahnhofsanlagen, die Deutschland aufweisen kann, dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Frankfurt erhält damit nicht nur eine Monumentalbauwerke ersten Ranges, sondern es werden damit auch alle die fast unerträglichen Verkehrshemmungen, welche mit den bestehenden Westbahnhöfen verknüpft waren, auf einen Schlag entfernt.

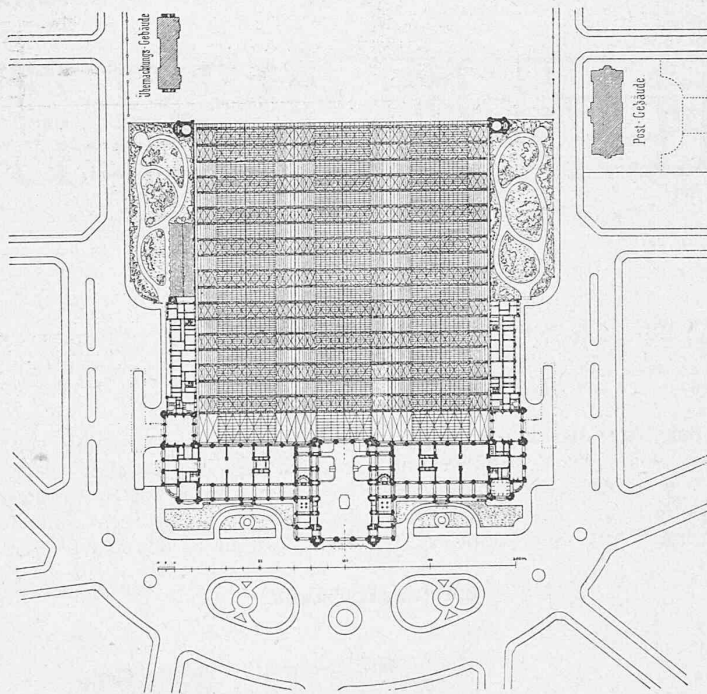
Schon längst war es eine unbestrittene Thatsache, dass die Westbahnhöfe den gewaltig angewachsenen Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermochten. Während in den ersten Betriebsjahren der in die Westbahnhöfe einmündenden Bahnen der Gesamtgüterverkehr auf etwa 100 000 t pro Jahr beziffert werden konnte, laufen jetzt täglich etwa 1100 Güterwagen mit rund 6700 t Waaren aller Art daselbst ein und aus, was einem Jahresverkehr von rund 2 400 000 t d. h. dem Vierundzwanzigfachen des einstigen Verkehrsquantums entspricht. Es muss aber auf den Westbahnhöfen nicht allein die Zusammenstellung und Abfertigung der Personenzüge für sechs Routen, sowie der Güterzüge für vier Routen, sondern auch das Rangiren der Züge und die Uebergabe der Güterzüge bewirkt werden. Der hiezu vorhandene Raum hat eine Länge von nur etwa 500 m; die Breite desselben variirt zwischen 250 bis 500 m und beträgt im Mittel etwa 310 m, so dass der gesammte Flächeninhalt bloss etwa 155 000 m² umfasst. Dass die auf diesem äusserst beschränkten, auf drei Seiten durch bebaute Strassen mit einem undurchdringlichen Gürtel umschlossenen Raum, zum Theil nach veraltetem Muster hergestellten Geleis- und sonstigen Anlagen für die ordnungsmässige Abwicklung eines grösseren Verkehrs durchaus unzureichend sind, hat sich schon während des deutsch-französischen Krieges fühlbar gemacht, indem Frankfurt zu denjenigen Eisenbahnknotenpunkten gehörte, welche einer strikten Durchführung der Truppen- und Provianttransporte die grössten Schwierigkeiten entgegenstellten.

Eine Aenderung dieser Verhältnisse war schon längst angestrebt; allein die grossen Kosten, mit welchen eine durchgreifende Verbesserung verbunden war, hatten die theilhaftigen Verwaltungen der damaligen Privatbahnen von der Ausführung grosser Bauten abgeschreckt. Erst als der preussische Staat eine Anzahl der in die Westbahnhöfe einmündenden Bahnen erworben und sich zum Baue neuer Linien entschlossen hatte, trat die Frage der Centralisation der Bahnhöfe in ein neues Stadium.

*) Dem in No. 13 d. Bl. besprochenen Werke: „Frankfurt a. M. und seine Bauten“ entnommen.

Es folgten nun langjährige, umfassende Projectirungsarbeiten, an welchen sich die HH. Bauräthe Cramer und Hottenrott, Eisenbahnbau-Inspector Lehwald und Oberbaurath Vogel theilnahmen. Zunächst war die Frage zu entscheiden, ob die Anordnung eines Durchgangsbahnhofes oder einer Kopfstation gewählt werden sollte. Die erstere Anordnung hätte allerdings im Interesse des durchgehenden Verkehrs gelegen, wäre aber mit ausserordentlichen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft gewesen, indem die Neuanlage eine nahezu rechtwinklige Kreuzung der bestehenden Bahnhöfe bedingt und in Folge dessen umfangreiche provisorische Anlagen zur Aufrechterhaltung des Betriebes während der Bauzeit erfordert hätte. Bei dieser Lage der Verhältnisse wurde das erstere Project aufgegeben und die Anlage einer Kopfstation gewählt. Grundbedingungen für den Entwurf der Neuanlage waren: die vollständige Trennung der Personen- und Güterbahnhöfe, die Vermeidung jeder Niveaureuzung der Hauptgeleise und eine zweckmässige Anordnung für den Uebergangsverkehr. Das bezügliche Project ist im Jahre 1879 genehmigt und im Wesentlichen der Ausführung zu Grunde gelegt worden, die auf alleinige Rechnung der preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgt. Dasselbe umfasst die Anlage eines Central-Personenbahnhofes und zweier, von einander getrennten Güterbahnhöfe nebst den zugehörigen Rangir- und Werkstättenbahnhöfen, sowie den nothwendigen Verbindungs- und Anschlussgeleisen. Die Einführungs- und Abfuhrgeleise erforderten bei ihrer beträchtlichen Ausdehnung und bei der Nothwendigkeit, die berührten Geleise, Strassen und Wege nicht im Niveau zu kreuzen, die Bahnen daher in beträchtlicher Höhe zu überführen,

Empfangsgebäude.



Lageplan 1 : 4000.

ganz erhebliche Arbeiten. Unter den hiedurch bedingten Kunstbauten sind die beiden neuen Mainbrücken, sowie eine Reihe meist mit Bogenträgern überspannter Bauwerke zur Durchführung der übersetzten Strassen, Wege und Geleise zu erwähnen.

Der Personenbahnhof ist westlich von den jetzigen Bahnhöfen so weit hinausgeschoben worden, dass der Neubau ohne Störung des Betriebes auf den alten Bahnhöfen erfolgen kann. Durch diese Lage wird einerseits wohlfeileres Terrain für den Bau beansprucht, andererseits das in bester Lage Frankfurts befindliche und daher werthvolle Terrain der Westbahnhöfe zu etwaigem späterem Verkauf verfügbar. Der Personenbahnhof umfasst das Hauptgebäude nebst den anschliessenden Verwaltungsgebäuden, die Anlagen für den Eilgutverkehr, das Postgebäude und die Geleisanlagen.

Das Hauptgebäude des neuen Central-Personenbahnhofes besteht aus dem Empfangsgebäude, welches die Räume zur Abfertigung des Publicums enthält und aus einer Perronhalle von 168 m Weite und 186 m Länge, welche in 3 je 56 m weite gleichwerthige Schiffe gegliedert worden ist, die flachbogig in einer Höhe von 28,5 m im Scheitel überdeckt