

Die städtischen Verkehrsbetriebe  
im Jahr 1958  
1.9.58 - 3.9.58

Wohl kann ein Unternehmen spiegeln das Wirtschaftsleben eines Landes, so klar wird ein Verkehrsbetrieb. Man darf ihn als Kraft als ein barometer betrachten, das das Auf und Ab der Wirtschaft als kein zu überkreuzender Maßstab darstellt. Dies gilt auch für die Straßenbahn und Kraftomnibusse der Stadt Frankfurt am Main, wenn wir sie aus dem Blickwinkel der Frankfurter Stadtgeschichte betrachten.

Sie ursprünglich von der Firma Demmer, die in Baill & Ceng. gegründet und am 7. Mai 1872 erfindete Frankfurter Pferde-straßenbahn wurde am 1. Januar 1888 von der Stadt Frankfurt am Main übernommen und elektrifiziert. Von dieser Zeit an bis zum ersten Weltkrieg war eine genaue und stetig wachsende statistische Entwicklung der städtischen Straßenbahn folgend der gesamten Entwicklung und Ausdehnung der Stadt Frankfurt am Main zu verfolgen. Mit dem im Jahre 1914 ausbrechenden ersten Weltkrieg trat erstmals eine Störung in der Fortentwicklung des städtischen Verkehrsbetriebes ein. Bis dahin war es eine gute solide technische Grundlage und nicht zuletzt eine in wirtschaftlicher Aus-wahl hervorragende, gut ausgebildete und in den besten Jahren stehende Personal, das den Ausbau des Verkehrsbetriebes entsprechend der Bedeutung und der Tradition der Stadt Frankfurt am Main nach außen hin diente. Gerade diesem aber stand in großen Umfang die wehrpflichtigen Männer. So erforderte denn der erste Weltkrieg infolge Einberufungen von Betriebsangehörigen zum Militärdienst zunächst erhebliche Einschränkungen im Fahrbetrieb, die erst nach und nach durch Neumittelungen wieder ausgeglichen werden konnten. Bald kamen dann insbesondere neue Aufgaben hinzu, wie z. B. die Beförderung von Verwundeten, von Offizieren, Lebensmittel, Milch usw., für die besondere Wagen hergerichtet und Gleis-anstöße geschaffen werden mußten. Die durch den Krieg bedingte

Leistung wurden im Rechnungsjahr 1918/19 durch die Straßenbahn 198,4 Mio Personen. Diese Zahl ist noch durch die un-wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges bedingt. Sie liegt nur um 7,2 % niedriger als die im Rechnungsjahr 1916/17 erzielte Höchstleistung von 210,7 Mio Personen und wird schon in Rechnungsjahr 1920/21 mit einer Leistungserleistung von 207,6 Mio bis um 18,4 % unterschritten. Diese absteigende Tendenz hielt an bis zum Ende der in diesem Jahre beginnenden Inflation und erreichte ihren Tiefstand mit noch nicht 60 Mio Fahrgästen im Rechnungsjahr 1921/22. Erst im folgenden Rechnungsjahr 1922/23 hat wieder ein Aufstieg zu verzeichnen, der schließlich im Rechnungsjahr 1928/29 unter Einwirkung des inzwischen ein-geführten Kraftverkehrs eine neue Spitze von 180,8 Mio Fahrgästen erreichte. Der dann von Jahre 1929 ab als Verkäufer der Inflation einsetzende Verkehrsrückgang bewährte wiederum die Be-deutung des Verkehrsbetriebes als Barometer der Wirtschaft. Die nach der Inflation einsetzende neue Steigerung des Verkehrs führte schließlich in zweiten Weltkrieg. Im Rechnungsjahr 1938/39, dem letzten Rechnungsjahr vor dem Beginn der schweren Angriffe auf die Stadt Frankfurt am Main zu einem Spitze von 178 Mio beförderten Fahrgästen, die sich nach Entlastung des Straßenverkehrs auch dem zweiten Weltkrieg bis jetzt noch nicht wieder erreicht wurden. Es kann nicht unerwähnt bleiben, daß die während beider Weltkriege erreichten Höchstleistungen mit einem Mindestbestand von Personal und Fahrzeugen bewältigt werden, was in den bekanntesten starken Überfüllungen zum Ausdruck kam.

Das aus dem ehemaligen Pferdebetrieb hervorgegangene Netz der Straßenbahn wurde bereits in den vier Jahren des vergangenen Jahrzehntes größtenteils durch ein Kraftfahrzeugsystem, dessen Linien

ursprünglich auf dem Verkehr  
Hochbahn der - Hochbahn (in Frankfurter Volksmund  
"Hochbahn" genannt)  
Hochbahn - Hochbahn  
Hochbahn - Hochbahn und  
Hochbahn - Hochbahn

betrieben wurden. Während die beiden ursprünglichen Linien bereits vor dem ersten Weltkrieg elektrifiziert und durch die Straßenbahn abgelöst worden waren, bestanden im Jahre 1938 noch die Linien nach Schwanheim und Neu-Isenburg. Aber auch sie konnten nur teilweise und in sehr stark eingeschränktem Umfang betrie-ben werden, soweit die entsprechenden Gleise für den Betrieb der Lokomotiven zur Verfügung stand.

Insgesamt verfügte die Hochbahn am Ende des 1. Weltkrieges noch über  
16 Lokomotiven  
87 Personenwagen und  
27 Güter- und Spezialwagen.

Ihre Belegschaft betrug 78,39 km, die Gleislänge 26,21 km.  
Beschäftigt waren bei der Hochbahn im Jahre 1938

20 Beamte  
1 Angestellte und  
120 Arbeiter  
zusammen 141 Personen.

Die Zahl der bei der Hochbahn beschäftigten Personen nahm in dem folgenden Jahren, als der ausgedehnten betrieblichen und technischen Überleitung auf die Hochbahn vorangegangen, stark ab. Eine im Jahre 1938 begonnene Überleitung der Entwicklung der städtischen Verkehrsbetriebe wird jedoch veranlassen, wenn man die den Verkäufer des heutigen Straßenbahn-Verkehrs-mittelstufen Hauptbetriebs erweitert lassen wollte. Die Bilanz (Anlage 7) zeigt das städtische Straßenbahn- und Hochbahnnetz im Jahre 1938.

Es wurden folgende Linien betrieben im den Jahren 1918/19:  
a) Straßenbahn

- Linie 1 (grün/grün) Beckenhof Warte - Hauptbahnhof (-Sandhof)
- Linie 2 (rot/rot) Bornheim - Westendhof
- Linie 3 (weiß/weiß) Schönhof - Westendbahnhof
- Linie 4 (gelb/gelb) Palmgarten - Hauptbahnhof
- Linie 5 (grün/grün) Palmgarten - Hauptbahnhof über Hauptweg
- Linie 6 (blau/blau) Palmgarten - Hauptweg über Hauptweg
- Linie 7 (rot/rot) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 8 (rot/rot) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 9 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof (- Bornheimer Str.)
- Linie 10 (blau/blau) Bornheimer Landstraße - Bornheimer Landstraße (Alter Friedhof)
- Linie 11 (weiß/weiß) Westend - Hauptbahnhof
- Linie 12 (weiß/weiß) Palmgartenstraße - Palmgartenstraße
- Linie 13 (weiß/weiß) Hauptbahnhof - Bornheimer Landstraße
- Linie 14 (weiß/weiß) Hauptbahnhof - Bornheimer Landstraße
- Linie 15 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof über Hauptweg
- Linie 16 (rot/rot) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 17 (rot/rot) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 18 (blau/blau) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 19 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 20 (rot/rot) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 21 (blau/blau) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 22 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 23 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 24 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 25 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 26 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 27 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 28 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 29 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 30 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 31 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 32 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 33 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 34 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 35 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 36 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 37 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 38 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 39 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 40 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 41 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 42 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 43 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 44 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 45 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 46 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 47 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 48 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 49 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 50 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 51 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 52 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 53 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 54 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 55 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 56 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 57 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 58 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 59 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 60 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 61 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 62 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 63 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 64 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 65 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 66 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 67 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 68 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 69 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 70 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 71 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 72 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 73 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 74 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 75 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 76 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 77 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 78 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 79 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 80 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 81 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 82 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 83 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 84 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 85 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 86 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 87 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 88 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 89 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 90 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 91 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 92 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 93 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 94 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 95 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 96 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 97 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 98 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 99 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof
- Linie 100 (grün/grün) Bornheim - Hauptbahnhof

b) Hochbahn  
Hochbahn (später Hauptbahnhof) - Neu-Isenburg  
Die Hochbahnstrecke Hauptbahnhof - Schwanheim konnte im anbetriebe der städtischen Besetzung dieser Vororte nicht betrieben werden.

Während die Jahre 1920 - 1938 durch die Inflation und ihre Aus-wirkungen gekennzeichnet waren, konnten beginnend vom Jahre 1938 ab erstmals wieder Erwerbungen im Wagenpark und an den Oberleit-ungen durchgeführt werden. In den Jahren 1938 und 1939 wurden zunächst stärke ältere Fahrzeuge gekauft und mit neuen elektrischen Antriebsmotoren versehen. In den Jahren 1938 und 1939 erfolgte zudem die Lieferung von 20 neuen Triebwagen und 100 Ersatzteilen, so daß der Wagenpark der Straßenbahn sich am 31.12.1939 auf  
417 Triebwagen und  
785 Fahrzeuge

belief. Hierzu kamen noch 120 Spezialfahrzeuge, so daß an diesem Tage 537 Fahrzeuge vorhanden waren.

Diese große Zahl älterer und nicht mehr den neuzeitlichen Ansprüchen genügende Fahrzeuge und Fahrzeuge wurden abgebaut.

Dergleichen konnte in den Jahren 1938 - 1939 erstmals wieder an einer durchgehenden Erneuerung der durch den Krieg hervorgerufenen Schäden abgebaut werden.

Auch in die seit Jahren zurückgestellten Straßenverlängerungen konnte wieder gedacht werden. Es wurden einige Verkehrsverlängerungen durch Bestellung eines Bauabschnitts an den Niederhöfen, einer Spitzstraße an der Hauptstraße und eines Überleitungsabschnitts an der Friedstraße über das Oberleitungs bis zum Stadion verlängert und 1938 eine zweigleisige Erweiterung von der Götterstraße zur Bornheimer Landstraße eingeleitet. Im Jahre 1939 folgten der zweigleisige Ausbau der Weststraße mit Überleitungsanlagen in der Friedberger Landstraße und am Pöhlert 7 sowie der Bau von Verkehrsleitern an Ostendhof und im Hain.

Am 7. Oktober 1935 kam eine neue Verkehrsmittel der Kraftomnibus hinzu. Damit wurde eine neue Tradition der Stadt Frankfurt am Main aufgenommen, denn bereits am 7. Juni 1888 verließ erstmals ein städtisches Omnibus durch die Straßen der Stadt Frankfurt am Main. Der Omnibusbetrieb als Helfer und in Ergänzung zur Straßenbahn nahm einen schnellen Aufschwung, so daß am 1. April 1938 bereits 7 Omnibusslinien auf einer Streckenlänge von 38,30 km mit 43 Omnibussen betrieben wurden. An diesem Tage trat ein für die Stadt Frankfurt am Main wie für ihren Verkehrsbetrieb ausserordentlich Ereignis ein durch die Eingliederung der Stadt Wiesbaden mit Bindlingen, Bornheim und Unterliederbach, der westlichen Vororte Bornheim, Hied und Bornheim wurde von Bornheim im Osten der Stadt. Als unmittelbare Folge hiervon ergab sich eine neue wirtschaftliche Ausdehnung vor allem des Omnibusbetriebes, der sich in Laufe des Geschäftsjahres 1938/39 auf eine Gesamtstreckenlänge von 67 km ausdehnte, die auf 71 Linien mit 32 Omnibussen befahren wurden. In dieser Zahl waren, abgesehen von den von der Stadt Frankfurt am Main beschafften 80 Fahrzeugen, 12 Omnibusse enthalten, die ursprünglich der Stadt Heddert gehörten, die der Eingliederung von der Straßenbahn der Stadt Frankfurt am Main übernommen waren.

Aber auch für die Entwicklung des Schienenverkehrs waren die wirtschaftlichen Möglichkeiten richtungweisend. Es erfolgte eine wesentliche Ausdehnung des Streckennetzes der Straßenbahn. Zunächst wurde am 28. Oktober 1938 die Streckenlinie von den Niederhöfen über die Mainzer Landstraße (Ortsverbindung) verlängert. Im Jahre 1939 wurde die Hochbahnstrecke nach Schwanheim und Neu-Isenburg elektrifiziert und durch die Straßenbahn in Betrieb genommen. Die ersten Betrieb der letzten Lokomotiven der Hochbahn mit dem ersten Wagenpark des zweiten Hauptbetriebs wurde schließlich am 6. Oktober 1939 an der Endhaltestelle Neu-Isenburg ging der für die Erneuerung der Stadt Frankfurt am Main jährliche betriebswirtschaftliche Hauptbetriebs in die Geschichte ein. Als weitere Folge der Eingliederungen wurde im Jahre 1938

die Straßenbahn von der Mainzer Landstraße über die Bornheimer Landstraße - Waldschloßstraße bis nach Bornheim (Hochbahn) ver-längert. Im Jahre 1938 wurde ferner die Straßenbahn am Mainufer in Bornheim bis zur Flossengasse verlängert. Es folgte im gleichen Jahre die Fortführung der Straßenbahn über die Westend-bahnhof bis zur Inhelderstraße sowie die Erweiterung der Straßenbahnverbindung über die Bremer Straße, die eine wichtige Endstation der Bornheimer Landstraße darstellte. Im Jahre 1938 wurde die Straßenbahn von der Bornheimer Landstraße über die Bornheimer Landstraße bis zur Bornheimer Landstraße verlängert zur Kreuzung der im Zuge der Hainbergstraße (jetzt Inhelder-Land-straßenstraße) per überörtlicher Straßenbahn Westend und Westendbahn, nachdem ein vorher eingerichteter Omnibusbetrieb sich den durch den Hauptbetriebs veranlassenen betrieblichen Verkehrsleistungen nicht mehr gewachsen zeigte. Ein Betrieb dieser Strecke kamden den durch die Defizite gebundenen schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen entgegen eine schnelle Verwertung. Hierbei wurde erstmals in größerem Umfang eine speziell von der Straßenbahn der Stadt Frankfurt entwickelte elektrische Gleisunterstützung angewendet, die sich in den kommenden schweren Jahren des zweiten Weltkrieges und der Beschädigung der Straßenbahn durch einwöchiger Beden-kung der die Pflege und wirtschaftliche Unterhaltung des Gleis-körpers erwies sein.

Im Jahre 1938 wurde mit Mitteln der produktiven Erwerbsleistung eine weitläufige Verkehrsverbände auf der Grundlage des Fahr-planplans (Hainder Hof) hergestellt, um der bei großen Verkehrsleistungen in Station ausgedehnten starken Belastung dieses Verkehrs-knotenpunktes (Hauptbahnhof) besser begegnen zu können. Abgesehen von einigen weiteren kleineren Verbesserungen an verschiedenen Stellen des Gleisnetzes im den Jahren 1938 - 1939 wurde schließlich noch eine neue große Verkehrsverbindung an der Friedstraße ange-legt, um den bei großen Veranstaltungen aufzubauenden Stadtbereich besser abfahren und Einrichtungen bereitstellen zu können.

Im Jahre 1938 erfolgte zudem die Elektrifizierung der alten Wald-schloß-Bahnstrecke zwischen Hiedhof und Bornheimer, die mit Ausnahme des Streckenabschnittes nach Bornheim stillgelegt worden war, um bei Gleisveränderungen in Station und im Überleitungs-bereich Frankfurter Hochbahn eine Belastung für die über den Niederhöfen hinaus verlaufende Straßenbahnstrecke zu erreichen. Ferner wurde am 7. Dezember 1938, nachdem schon in den Vorjahren am Mainufer der produktiven Erwerbsleistung der Hainbergstraße über die Bornheimer Landstraße in Hied durch eine Ver-führung ersetzt worden war, die Straßenbahn von der Waldschloß-straße über die Bornheimer Landstraße bis zur Inhelderstraße bis in Hied verlängert. An der Endhaltestelle in Hied wurde dabei eine zweigleisige und zweigleisige Lösung für die Begleitung der Überleit-ungsverbindungen zwischen Straßenbahn und Omnibus und umgebaut geschaffen. Die Bauarbeiten wurden so durchgeführt, daß es den Fahrgästen möglich wurde, in bequemer Weise ohne Verweigerung der Straße über der Straße von dem einen in den andere Verkehrsmittel umzusteigen. Im Jahre 1938 wurde in Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugplatzes Bornheim die bislang einseitige Erweise Waldschloßstrecke zwischen Oberhöfen und der Hainbergstraße Unterleitungsanlagen verlegt und umgebaut. 1937 folgte eine weitere Verlängerung der Straßenbahn am Mainufer in Bornheim bis zur Inhelderstraße in Zusammen-hang mit dem Bau eines neuen Mainufer-Busses sowie die Verlegung der Straßenbahnstrecke in den Hainberg zwischen Bornheimer Land-straße und Hainder Straße am Ende der Ausdehnung des Hauptbahn-hofs. 1938 wurde zudem auch die Bornheimer nach Schwanheim ver-laufende Verkehrsverbindung und Bornheim, auf der sich einige Jahre vorher ein schwerer Eisenbahnverkehr ereignet hatte, vollständig aus-gebaut.

Das Netz (Anlage 8) zeigt das Streckennetz der städtischen Straßenbahn und Kraftomnibusse kurz vor Beginn des zweiten Weltkrieges. Die Gesamtlänge der Streckenabschnitte betrug 105,7 km, die Gleis-länge umfaßte 285,5 km. Die Linienlänge des Kraftomnibusbetriebes war 55,2 km.