

WIESBADEN

Des Kaisers neuer Bahnhof

Von Arne Löffel



Bernd Hager (Mitte) erklärt Höhe und Zweck des Uhrturms.

Foto: Schick

Kaiser Wilhelm II. hat an vielen Stellen in den Plan des Architekten Fritz Klingholz für den Wiesbadener Hauptbahnhof eingegriffen. Der Kaiser hat zum Beispiel auf der enormen Höhe des Uhrturms bestanden. Eine Führung zum 110. Geburtstag des Gebäudes.

Vom Kaiser-Friedrich-Ring aus betrachtet könnten Ortsunkundige den Hauptbahnhof glatt für ein Stadtschloss halten. „Das ist auch so beabsichtigt“, betont Bernhard Hager am Samstagmorgen bei einer Exkursion der „Frankfurter Geographischen Gesellschaft“.

Der Wiesbadener Wissenschaftler hat an vielen Publikationen über den Hauptbahnhof mitgewirkt und berichtet, dass die hochherrschaftlichen Kurgäste des damaligen Wiesbaden die Bahnhofshalle als Zeugnis der

Industrialisierung einfach nicht sehen wollten. „Also hat der Architekt die Bahnhofshalle hinter dem ausladenden Sandsteinbau versteckt“, so Hager.

Das gute Dutzend Teilnehmer kann über das umfassende Wissen Hagers nur staunen. Der in Wiesbaden aufgewachsene Historiker hat neben den bekannten Fakten über die Geschichte des späthistoristischen und neobarocken Gebäudes auch zahlreiche Details, Anekdoten und Querverbindungen zur Eisenbahn- und Stadtgeschichte parat. Vier Stunden lang entführt Hager seine überwiegend männlichen Zuhörer ins vergangene Jahrhundert, genauer gesagt ins Wiesbaden des Jahres 1906, in dem der Hauptbahnhof eröffnet wurde.

Kaiser Wilhelm II. hat, so Hager, tatsächlich an vielen Stellen in den Plan des Architekten Fritz Klingholz eingegriffen. „Der Kaiser hat zum Beispiel auf der enormen Höhe des Uhrturms bestanden.“ Eine Uhr sei mit der Vereinheitlichung der Zeit im Jahr 1893 wichtig geworden. „Die deutschlandweite Anpassung der Uhrzeit geht auf eine Initiative der Bahn zurück, die für ihre Fahrpläne eine überall gültige Zeit brauchte.“

Bis dahin hatte jeder Ort – Mainz, Wiesbaden, Frankfurt, Bad Homburg – seine eigene Zeit. „Und die differierte um ein paar Minuten“, so Hager. Weil eine Uhr um die Jahrhundertwende ein Luxusgut war, die Kenntnis der Uhrzeit in Verbindung mit den neu eingeführten Fahrplänen aber nützlich war, wurden an Bahnhöfen gut sichtbare Uhren angebracht. So auch in Wiesbaden.

Dass der Kaiser höchstselbst bei der Eröffnung des Bahnhofs zugegen war, verweist Hager ins Reich der Legenden. „Der Kaiser hätte die weite Reise nicht angetreten, um einen Bahnhof zu eröffnen.“ Bei der Einweihung der Kaiserbrücke indes sei er tatsächlich gekommen – mit Prunk und Pomp und allem Drum und dran.

Richtig sei hingegen, dass der Kaiser gewisse Probleme mit dem damals modernen Jugendstil gehabt habe. Architektonisch sei der Bahnhof schwer einzuordnen, was auch schon den Zeitzeugen der Wiesbadener Lokalpresse aufgefallen sei. Aus einem Artikel zur Eröffnung zitiert er das Urteil des „geschickten Durcheinanders“. Im Angesicht der damaligen Monarchie geradezu eine Schmähekritik. „Dennoch“, so ist sich Hager sicher, „hätte aus Wilhelm II. auch ein guter Architekt werden können. Oder ein guter Komponist.“

Der Erste Weltkrieg und das Ende der Monarchie habe Wiesbaden besonders schwer erwischt. „Die konservative Bürgerschaft hat das hart getroffen und auch städtebaulich sind die Folgen bis heute zu sehen“, sagt Hager mit dem Verweis auf die Reisinger- und Herbert-Anlagen.

Die heute von den Wiesbadenern geliebten Gartenbaudenkmäler befinden sich dort, wo bis in die 30er Jahre die Gebäude der alten und vom neuen Hauptbahnhof ersetzten Bahnhöfe „vor sich hingegammelt“ haben. „Die städtebauliche Chance, die sich aus der Bündelung der Bahnlinien im neuen Gebäude ergab, hat Wiesbaden verpasst.“

Artikel URL: <http://www.fr-online.de/wiesbaden/wiesbaden-des-kaisers-neuer-bahnhof,1472860,34069720.html>

Copyright © 2015 Frankfurter Rundschau