



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Blum, Alfred: Plaudereien aus London : (die Eisenbahnen.)

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

löfchen, und nur Freundeshand wagte es, durch das noch sichtbare kleine Denkmal die Stelle zu bezeichnen, worauf der Gefallene nach seinem Tode vom Feinde gebracht und entkleidet wurde, bis die erhabene Familie desselben beim Eintritt glücklicherer Zeiten dieses Denkmal, seiner hohen Geburt, seines Ranges und seiner Talente würdig, aufrichten ließ, um so sein Andenken auch durch ein öffentliches Zeichen zu ehren und auf die Nachwelt zu bringen.“

Hiernach bezeichnet also jener kleine Denkstein, bei welchem vormals die besprochene Linde stand, nicht die eigentliche Stelle, wo der Prinz gefallen, sondern vielmehr den Ort, auf welchen man die Leiche des Gefallenen gebracht und der Kleider beraubt hat. Hiermit stimmt übrigens auch die im Orte Wölsdorf erhaltene Tradition — ein Augenzeuge des Gefechtes ist auch dort nicht mehr am Leben — überein, wie ich mich erst in diesen Tagen überzeugt habe. Aber auch über die eigentliche Stelle, wo der unglückliche Prinz sein Geschick erfüllt, giebt uns die Szymborski'sche Rede Aufschluß. Es heißt hier nämlich weiter:

„Der trauernde Genius dieses Denkmals blickt mit uns wehmüthig nach seinen Waffen und nach dem kleinen Fleck der Erde, wo der Held im ungleichen Kampf sein Leben für sein Vaterland geendet hat, und unsere Wehmuth wird durch die Betrachtung gesteigert, daß es ihm nicht vergönnt war, die späteren Jahre zu erleben und Zeuge des alten Heldenmuths und der vermehrten Größe des preussischen Volkes zu sein, wozu er gewiß wesentlich beigetragen haben würde.“

Und so finden wir denn hier eine ausdrückliche Bestätigung jener Windorf'schen Versicherung, daß der Prinz in dem unterhalb des Denkmals befindlichen Hohlweg sein Leben geendet, und zwar an der Stelle, auf welche der auf dem Monumente dargestellte Genius hindeutet; und somit dürfte denn auch die oben aufgestellte Behauptung, daß an der durch den kleinen Denkstein und bis vor Kurzem durch die mehrfach gedachte Linde bezeichneten Stätte der Prinz Louis Ferdinand nicht gefallen, als gerechtfertigt erscheinen.

Saalfeld.

Dr. Baumbach.

## Plaudereien aus London.

(Die Eisenbahnen.)

Diese Zeilen wollen die Verkehrswege und Anstalten — außer den gewöhnlichen Straßen und den gewöhnlichen Straßensfuhrwerken — innerhalb Londons und anderer englischer Großstädte schildern, jene Verkehrs erleichterungen,

welche auf die ganze Gestaltung der englischen Lebensverhältnisse von außerordentlichem Einflusse gewesen sind und ohne welche das London von heute ganz undenkbar wäre.

Wenn ich zunächst mit den Pferdeisenbahnen beginne, so geschieht es hauptsächlich deswegen, weil dieselben für die größte Anzahl der Großstädte viel wichtiger sind, als die Locomotiveisenbahnen. Wenn letztere als Staatsbahnen dem Localverkehr dienen sollen, so muß als erste Grundbedingung eine schon sehr erhebliche Größe der Stadt vorausgesetzt werden, denn nur ein sehr starker Verkehr rechtfertigt die theure Anlage von Locomotivstadtbahnen. Oder es muß eine Großstadt mittlerer Größe in Mitten eines sehr stark bevölkerten Industrie- und Fabrikbezirks liegen, sodaß hier der ganze Bezirk an Stelle der einen Stadt tritt. In den meisten Fällen aber werden Pferdeisenbahnen nicht allein genügen, wenn sie richtig angelegt sind, sondern sie werden auch, der billigen Anlage wegen, bei Großstädten mittlern Ranges die einzige verkehrserleichternde Anlage sein, die eine genügende Rentabilität verspricht.

So sehen wir denn auch in allen englischen Großstädten ein sehr zweckmäßig angelegtes Pferdeisenbahnnetz, vermöge dessen die Bewohner der Vorstädte schnell und oft bis in das innerste Herz der Stadt gelangen können. Selbst in engen Straßen finden sich die Pferdebahnen, denn unter allen Umständen werden dieselben in alle Haupt-Verkehrsstraßen so weit hinein und durch dieselben durchgeführt, daß jeder Geschäftsmann nur ein Minimum von Weg zwischen der Bahn und seinem Comptoir zurückzulegen hat. Reicht die Breite der Straße zur doppelgleisigen Anlage wirklich nicht aus, so wird unter Benutzung von Parallelstraßen die Bahn nach der einen Richtung durch die eine und nach der andern durch die andere Straße gelegt, sodaß sich die Wagen in jeder Straße nur nach ein und derselben Richtung bewegen. Dieses System ist besonders in Liverpool sehr schön ausgebildet und für deutsche Städte um so beachtenswerther, als der Verkehr in ihrem Innern häufig mit engen Straßen zu kämpfen hat und es in Folge dessen viele deutsche Großstädte gibt, in denen sich die Pferdebahnen mit möglichster Consequenz vor dem Betreten der eigentlichen Verkehrsstadt zu scheuen scheinen; ich meine hier z. B. Berlin und Leipzig.

Wenn ich nach dem Grund dieser für die deutschen Städte ungünstigen Thatsache forsche, so scheint mir derselbe hauptsächlich in denjenigen städtischen Behörden zu liegen, die aus engherzigen kleinstädtischen Rücksichten, oder aus Mangel an Verstandniß nicht allein versäumen, im Innern ihrer Städte für die nöthige Straßenbreite bei Zeiten Sorge zu tragen, sondern die auch sehr häufig geradezu die Zustimmung verweigern, wenn sich Pferdebahngesellschaften bereit erklären, derartige Bahnen trotz aller engen Straßen bis ins innerste

Innere hinein anzulegen. Da kann man Deklamationen hören wie: „die Pferdebahn störe und vermehre den sonstigen Straßenverkehr“, während doch gerade durch die bequemere und schnellere Beförderung, welche dieselbe den Personen darbietet, die Zahl der schlechten Droschken und Omnibusse sich vermindern und der ganze Verkehr sich schneller also weniger störend abwickeln wird; oder: „in Straßen mit Pferdeeisenbahnen nehme die Zahl der Fußgänger ab und dadurch würden die Inhaber von großen Läden mit schönen Schaufenstern in ihrem Gewerbebetrieb gestört, indem sich nun auch die Zahl der Käufer vermindere.“

Derartige Argumente, so lächerlich sie auch scheinen mögen, kann man leider oft genug selbst von ernsthaften Männern hören. Sie gehören in dieselbe Kategorie wie die Einwendungen gegen die Canalisation von Berlin, die mehrere Jahre hindurch die Inangriffnahme dieser so überaus nothwendigen Anlage verhindern konnten, weil sie einen so großen Theil der maßgebenden Kreise befangen hielten. Wenn allerdings die städtischen Behörden denjenigen Gesellschaften, die verkehrserleichternde Anlagen schaffen wollen, nicht allein nicht zuvorkommend und entgegenkommend begegnen, sondern denselben sogar noch alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg legen; wenn sie die Ausführung von schon längst nothwendigen Straßenverbreiterungen und dergleichen mehr, die bisher nur zu Folge eines wenig erbaulichen Knickertums unterblieben sind — wie z. B. die Verbreiterung der Potsdamerstraße in Berlin; die Beseitigung der Apotheke auf dem Potsdamerplatz ebendasselbst, — auch noch diesen Privatgesellschaften aufbürden; wenn die Erbauung von Pferdebahnen in Berlin in Straßen von der Breite der Leipzigerstraße, der Linden, der Friedrichsstraße nicht genehmigt wird, während solche selbst in der Königsstraße und der Gertraudenstraße recht gut angelegt werden könnten — dann muß man sich nicht wundern, wenn dieselben Privatgesellschaften einzig und allein nur ihre Dividende im Auge haben und wenn Zustände einreißen, die sich wohl am passendsten und richtigsten mit dem Ausdruck „Berliner Zustände“ bezeichnen lassen.

Ich bin durchaus kein unbedingter Anhänger aller englischen Einrichtungen, aber überall da, wo es sich um Verkehrserleichterungen, vor allen Dingen um möglichste Abkürzung von Weg und Zeit handelt, sind die Briten und Deutschen weit überlegen; sie haben nicht umsonst das Sprüchwort: „Zeit ist Geld.“ Und nicht nur der Weg wird überall möglichst verkürzt, sondern auch die Zeit unmittelbar durch möglichst rasche Aufeinanderfolge der Pferdebahnwagen. Es trägt das sehr wesentlich mit dazu bei, daß alle diese Bahnen unausgesetzt sehr stark besucht sind. Nichts ist lästiger, als wenn man an den Haltestellen viertelstundenlang warten muß, ehe man sich des Wagens bedienen kann; nichts hält das Publikum mehr von der Benutzung derartiger

Fahrgelegenheiten ab, als gerade dieses Warten. Wenn man leidlich große Wegestrecken, vermöge der großen Zwischenräume, in denen sich die Wagen folgen, ebenso schnell, oder auch nur annähernd in derselben Zeit zu Fuß zurücklegen kann, als mit der Pferdebahn, so wird man diese in den allerfeltesten Fällen benutzen, oder mit andern Worten die Pferdebahn ist dann überhaupt für eine sehr große Anzahl von Personen ohne Nutzen. „Gelegenheit macht Diebe“ ist ein altes wahres Sprüchwort, sie macht aber nicht minder Personen zu Fahrpassagieren, die es sonst niemals geworden wären. Wenn man die Pferdebahnwagen in Zeiträumen von 3 bis 5 Minuten aufeinander folgen läßt, so wird sich sehr bald auch überall die Frequenz derselben bedeutend steigern.

In noch höherem Grade gilt dies von den Locomotivlocalbahnen und ich werde darauf noch besonders zurückkommen. Da in London selbst schon seit Jahrzehnten Localbahnen mit Locomotivbetrieb bestanden haben, während die Pferdeisenbahn in ihrer jetzigen weiten Verbreitung und Verwendung zur Personenbeförderung erst eine neuere Erfindung ist, so sind hier auch diese erst sehr spät entstanden und zwar in einer Art und Weise, die von der der meisten übrigen Großstädte sehr erheblich abweicht. In London nämlich führen die Pferdebahnen nur von den die Stadt umfassenden und in deren Innerstes einmündenden Locomotiv-Eisenbahnen rechtwinklig ab nach entlegeneren Stadttheilen und Vorstädten, mit welchen eine directe Verbindung durch Locomotivbahnen nicht rentabel sein würde.

Die Pferdebahnen haben daher hier einen rein secundären Charakter, der ihnen auch überall da, wo sie in Verbindung mit Locomotiveisenbahnen treten, zukommt. Natürlich ist solch ein System nur in einer wirklich großen Stadt möglich, aber dann auch sehr beachtenswerth und dürfte sich wohl auch ganz besonders für Berlin empfehlen, wo die erste Stadteisenbahn jetzt im Bau, das Pferdeisenbahnnetz aber noch lange nicht vollendet ist, so daß sich noch recht gut eine derartige Combination erzielen ließe.

Es wird sich mit der Zeit allerdings dieses System stets von selbst bilden, denn mit Locomotiveisenbahnen vermag auf die Dauer kein anderes Verkehrsmittel zu concurriren, wenn nicht wie in London, wo allerdings Eisenbahn-, Dampfschiff- und Omnibuslinien neben einander bestehen, die Bevölkerung so groß ist, daß alle drei Factoren zusammenwirken müssen, um den Verkehr zu bewältigen und wo die Bevölkerung für ein Minimum von Zeitgewinn so außerordentlich empfindlich ist und vor allen Dingen auch den kleinsten Weg, der etwa zu Fuß zurückgelegt werden müßte, so sehr scheut, daß sie unter Umständen den anscheinend langsameren Omnibus der schnellfahrenden Eisenbahn vorzieht, wenn ersterer gerade am Wege liegt. Aber obwohl sich diese Regulirung von

selbst machen wird, empfiehlt es sich, in allen den Städten, deren Größe die Erbauung von Eisenbahnen beiderlei Betriebs nothwendig macht von vornherein den secundären Charakter der Pferdeisenbahnen nicht außer Auge zu lassen, damit gleich bei der ersten Anlage richtig disponirt und nicht unnöthiger Weise Kapital verschwendet werde.

In Bezug auf Locomotiveisenbahnen ist natürlich London mit seinen nahezu 4 Millionen Einwohnern am interessantesten und lehrreichsten; sind doch hier die weltberühmte unterirdische Eisenbahn, der Themsetunnel und die weiten, über den Straßen liegenden Bahnen, welche die Stadt der Kreuz und Quer durchschneiden und häufig an den Dächern der Häuser vorbeiführen. Aber auch alle anderen Großstädte, ja sogar Ortschaften, die kaum auf diesen Namen Anspruch machen können, wie Newcastle on Tyne, zeigen mehr oder minder dasselbe Bild und unterscheiden sich von unsern deutschen Städten sehr wesentlich dadurch, daß überall der oder die Bahnhöfe möglichst in das Innerste der Städte gelegt sind und sich nicht nur, wie meistens in Deutschland, an die Peripherie derselben anschmiegen. Außer diesen Hauptbahnhöfen befindet sich in der Regel eine ganze Reihe von Localstationen in der und um die Stadt herum und wird der Verkehr zwischen diesen durch Localzüge vermittelt.

Diese überall wiederkehrende Grunddisposition war auch nicht von allem Anfange an vorhanden, sondern erst im Laufe der Zeit, bei zunehmendem Wachsthum der Städte sahen sich die Eisenbahngesellschaften veranlaßt, einen Versuch zu machen, in das Innere der Städte vorzudringen, um nicht allein den großen Verkehr, sondern gerade den Localverkehr zu heben und sie haben dies mit enormen Kosten beinahe überall erreicht und trotz dieser enormen Kosten dabei sehr wohl ihre Rechnung gefunden.

Ueberall da, wo bisher in Deutschland nicht schon die Bahnhöfe von allem Anfange an im Innern der Städte lagen, sind bei Um- und Erweiterungsbauten sehr selten Versuche gemacht worden, in das Innere zu dringen. Meistens hat man die zu großen Kosten gescheut, obwohl man in Großbritannien doch so manche eklatante Beispiele vor Augen hatte, daß dieses ein falscher Standpunkt sei. Allerdings muß hier erwähnt werden, daß in England schon viel früher, als in Deutschland, eine große Anzahl großer Städte vorhanden war und daß, vermöge der englischen Wohnungsverhältnisse, in allen diesen ein sehr starkes Decentralisationsbestreben die Eisenbahngesellschaften in ihrem Vordringen in das Innere der Städte sehr wesentlich unterstützte, indem der mit Bestimmtheit zu erwartende bedeutende Localverkehr auch eine sichere Rente der Anlagekosten versprach. In Deutschland liegen die Verhältnisse ganz anders. Von einer Decentralisation der Großstädte ist bisher noch nicht viel zu sehen gewesen, da dieselbe aber im

höchsten Grade wünschenswerth ist, so wäre es sehr zu empfehlen, daß alle städtischen Behörden die Eisenbahngesellschaften aufmunterten, den englischen Vorbildern nachzuahmen. Dieses Entgegenkommen seitens der Städte ist um so mehr zu wünschen, als Stadtbahnen in deutschen Städten wohl noch für lange Jahre hin keine all zu hohe Rente versprechen können und sich so die Eisenbahngesellschaften nur schwer zu deren Anlage entschließen werden, wenn nicht alle einschlagenden Faktoren zusammenwirken, um den betreffenden Städten den Segen bequemerer Verkehrsmittel zu Theil werden zu lassen. Leider sind aber auch schon Fälle vorgekommen, wo die Eisenbahngesellschaften die redlichsten besten Absichten hatten und dieselben nur, oder doch hauptsächlich an dem geringen Entgegenkommen, um nicht einen noch schärferen Ausdruck zu gebrauchen, scheiterten, das die städtischen Behörden diesen gewiß sehr gemeinnützigen Bestrebungen entgegenbrachten.

Mir ist ein bestimmter Fall bekannt, wo in einer großen Handelsstadt Sachsens eine besonders früher schlechtbeleumdete Eisenbahngesellschaft, deren Bahnhof sehr weit von der Stadt entfernt liegt, die bestimmte Absicht hatte mit demselben der Stadt wesentlich näher zu rücken. Sie wünschte als Bauplatz ein Terrain, welches theilweise der Stadt gehörte, das dieselbe aber zu Schulzwecken verwenden wollte. Die Verhandlungen zerschlugen sich, da die Stadt beinahe gar keine Concessionen machen wollte, trotz aller nur möglichen Anerbietungen seitens der Bahngesellschaft.

Gewiß ist es sehr löblich, für Schulzwecke möglichst viel, und das was verwendet wird, möglichst vorsorglich zu verwenden. Meiner Ansicht nach lassen sich aber Schulhäuser so ziemlich überall erbauen, Bahnhöfe aber, der viel größeren Bodenfläche wegen nicht. Wenn es sich daher wie in diesem Falle darum handelt, eine sehr wesentliche Verkehrserleichterung zu schaffen, so müßte ausnahmsweise einmal ein Schulhausbauplatz zum Opfer gebracht werden, besonders wenn er sich ganz in der Nähe ersehen läßt, wie das hier der Fall war. Die betreffende Stadt ist wegen ihrer ausgezeichneten Schulen berühmt und sie wacht mit rühmlichem Eifer über deren unveränderter Vorzüglichkeit. Ihr geringes Entgegenkommen mag sich daher aus diesem Eifer erklären und einigermaßen entschuldigen; es ist aber um so weniger ganz zu rechtfertigen, als der andere hier verhandelnde Theil eine Eisenbahngesellschaft war, welche lange Zeit wegen schlechter Einrichtungen verschrieen gewesen war und bei ihrer ersten Wendung zur Besserung durch diese Art und Weise der Behandlung natürlich nicht in ihren Besserungsabsichten bestärkt werden konnte.

Derartige Fälle könnten wohl kaum vorkommen, wenn den Technikern in den betreffenden Verwaltungszweigen mehr Einfluß eingeräumt wäre, sowohl in den Eisenbahnverwaltungen selbst, als auch besonders innerhalb der

städtischen Behörden, denn sie würden sich schon aus fachlichem Interesse für das Zustandekommen aller möglichen Verkehrserleichterungen erwärmen und sollten sie wirklich einmal zu weit gehen wollen, so wäre in den andern Elementen der Verwaltung ein ausreichendes Correctiv gegen solche Ausschreitungsversuche vorhanden. — Bei den Staatsbehörden besonders den Staatseisenbahnen sind in letzterer Zeit auch wiederholte Versuche gemacht worden die bisherigen Einrichtungen zu ändern, und werden dieselben wohl auch zu einem günstigen Resultat führen; bei den städtischen Verwaltungen aber entscheiden leider nur zu häufig Personen über rein technische Fragen, die ebensowenig Verständniß dafür besitzen, wie Techniker für rein medicinische oder juristische Fragen. Man kann eben niemals Alles verstehen. Auch in dieser Hinsicht ist England, meiner Ansicht nach, Deutschland weit voraus. Ist es doch auch natürlich genug, daß in einem Lande, das gerade den Maschinen- und Eisenbahntechnikern nicht den schlechtesten Theil seiner Blüthe verdankt, denselben der ihnen gebührende Einfluß in allen Zweigen der Verwaltung eingeräumt ist.

So findet sich auch in London im Hyde Park am Albertmemorial, welches im vollsten Sinne des Wortes ein Nationaldenkmal ist, die Baukunst und Wissenschaft als eine der vier allegorischen Figuren des Postaments dargestellt, während in Deutschland die Baukunst von den andern Künsten kaum als ebenbürtig zugelassen wird und selbst sogenannte Gebildete kaum zu wissen scheinen, daß es eine Bauwissenschaft gibt, so gut wie jede andere Wissenschaft.

Es liegt wahrlich nicht der geringste Grund vor, den deutschen Technikern den Einfluß, den dieselben in andern Ländern und besonders in England ausüben, nicht zuzugestehen, denn die heutige Technik in Deutschland ist der der andern Staaten mindestens ebenbürtig und in Bezug auf allgemeine Bildung sind die Vertreter derselben ihren fremdländischen Collegen, Dank der überall verlangten deutschen Gymnasialbildung, wohl überlegen.

Wenn erst über technische Fragen die Techniker nicht nur gehört werden, sondern auch darüber die entscheidenden Stimmen abgeben, dann wird man auch viel weniger skrupulös mit der Ueberwindung sogenannter technischer Schwierigkeiten sein, denn es wird und muß dann den maßgebenden Persönlichkeiten alles daran liegen, sie zu beseitigen, sie werden ihr ganzes Wissen und ihre ganze Kraft viel freudiger einsetzen, dieselben zu überwinden, als wenn sie nur um ihren Rath befragt, im Uebrigen aber überall als fünftes Rad am Wagen angesehen werden.

Die neuere Baugeschichte der deutschen Großstädte und vor allem die Geschichte der noch immer der Ausführung harrenden Markthallen, Fleischhallen und Schlachthäuser, sowie der Canalisation von Berlin ist in dieser Hinsicht überaus lehrreich. Es ist zwar eine sehr schöne Errungenschaft die Selbstver-

waltung und gerade England ist das classische Land für dieselbe; sie darf aber nicht dahin aufgefaßt werden, daß Jeder, der aus irgend welchen zweifelhaften Verdiensten in irgend eine Volksvertretung gelangt ist, oder dazu berufen wird, an der Selbstverwaltung mitzuwirken, nun auch gleich Alles selbst am besten verstehen will. In England wird wenigstens das Selbstgovernment auch keineswegs so aufgefaßt, glücklicher Weise auch in Deutschland nicht überall; das deutsche Volk ist so lange bevormundet worden, daß Viele sich dieser für alles sorgenden väterlichen Fürsorge noch nicht entwöhnen können, oder aber, was ebenso schlimm oder noch schlimmer ist, gleich ins andere Extrem verfallen und trotz aller wissenschaftlichen Autoritäten selbst alles am besten wissen wollen. Außerdem könnte ja auch so oft durch durchgreifende Verbesserungen der oder jener Freund und Nachbar in seinen Privatinteressen beeinträchtigt werden.

Doch verzeihen Sie diese weite Abschweifung und mein Plädiren pro domo; aber wenn wir Techniker selbst es nicht thun, wer soll für eine würdigere Stellung unseres Fachs eintreten? Und wenn ich gerade hier dazu Gelegenheit nahm, so mag dies durch den Vergleich mit englischen Zuständen wohl gerechtfertigt erscheinen. Doch nun zurück zu den Londoner Eisenbahnen.

Auch die ältern Bahnhöfe Londons lagen bei ihrer Erbauung in den 30er und 40er Jahren an der Peripherie der damaligen Stadt, nur die von Süden und Osten kommenden Linien drangen von Anfang an erstere bis möglichst nahe an die Themse, letztere bis an den Anfang der City vor. Selbstverständlich war ein derartiges Vordringen nur dadurch möglich, daß die Bahnen über oder unter den bestehenden städtischen Straßen weggeführt wurden; da außerdem der Grund und Boden selbst in diesen ärmsten Gegenden der englischen Metropole immer noch werthvoll genug war, um die Erbauung von Brücken an Stelle der Dämme zweckmäßig erscheinen zu lassen, so entstanden jene Meilen langen Viaducte, die das Häusermeer Londons durchschneiden und bei allen spätern Anlagen stets wieder auftreten. So führen die Bahnen innerhalb der Stadt an den Dächern der Häuser vorbei, aber niemals über dieselben hinweg; an den Stellen, wo Häuser standen, haben dieselben natürlich beseitigt werden müssen, aber sie treten jetzt auch wieder bis dicht an die Viaducte heran und in allen verkehrreichen Gegenden sind die Hohlräume der Brückenanlagen als Läden, Ställe, Lagerräume, Werkstätten u. dergl. a. verpachtet. Während diese Verpachtung wohl kaum bei den ältern Anlagen beabsichtigt gewesen sein mag, so wird doch jetzt bei der Rentabilitätsberechnung neuer Bahnanlagen sehr wesentlich darauf Rücksicht genommen; und wir sehen daher auch, daß neuere Bahnanlagen bis in die entlegensten Stadt-

theile, ja bis in die ländliche Umgebung hinaus auf Viaducten erbaut werden, da dieselben erstens stets die Communication unter der Bahn weg ermöglichen und bei dem weitem Wachsthum der Stadt eine sichere und hohe Einnahme versprochen. Wo die Viaducträume als Schuppen, Ställe oder dergl. vermietet werden, ist man noch weit ab vom Mittelpunkt der Stadt; wo dieselben zu eleganten Schauläden benutzt werden, pulst der großartigste Verkehr der größten Welt- und Handelsstadt.

Die Eisenbahnen Londons waren bis zu Anfang der Sechziger Jahre immer noch durch die Themse getrennt. Da drangen zunächst zwei Eisenbahngesellschaften von Süden her auf das nördliche Ufer vor, indem sie gemeinsam die Victoriabrücke, dicht am Batterseepark erbauten und in der Nähe des Buckingham-Palastes im Westend ihren neuen großen Personenbahnhof mit dem Namen Victoriastation errichteten.

Diesem Beispiele folgten schnell hinter einander die andern von Süden kommenden Bahnen und jetzt führen 5 große Eisenbahnbrücken über die Themse, um so die Verbindung zwischen dem südlichen England und dem Continent einerseits und dem Mittelpunkte des Verkehrs in London selbst, sowie dem nördlichen Großbritannien andererseits durch London durch herzustellen. Sämmtliche von Süden kommende Bahnen, mit Ausnahme der South-Western haben jetzt ihre Endstationen auf dem nördlichen, linken Themseufer, die zwei wichtigsten die London, Chatam and Dover, sowie die South-Eastern, welche sich in den so bedeutenden Continentalverkehr theilen, haben sogar mit enormen Kosten ihre Endstationen in der City und im Westend angelegt, um es sowohl den Geschäftsleuten, als auch den Vergnügungsreisenden und der feinen Welt möglichst bequem zu machen.

Die erstgenannte dieser zwei Bahngesellschaften hat sogar im Jahre 1874 in nur  $\frac{1}{2}$  englische Meilen Entfernung von ihrer ältern Citystation Ludgate Hill eine neue am Holborn Viaduct errichtet, weil bei der ältern Station sowohl die Ab- und Anfahrt, wegen der hohen Lage der Bahn, als auch wegen der sehr beschränkten Localverhältnisse mangelhaft war und weil sich dort nicht ein Hôtel mit der Station in unmittelbare Verbindung bringen ließ. Sie hat die enormen Kosten, von denen man sich eine Vorstellung machen kann, wenn man erwägt, daß allein schon der Quadrat-Meter Bauplatz mit 400 Pfund Sterling und mehr bezahlt worden ist, nicht gescheut, da es galt, weitere Bequemlichkeiten zu schaffen, denn sie weiß sehr wohl, daß sie bei der starken vorhandenen Concurrenz nur durch möglichstes Entgegenkommen dem Publikum gegenüber gedeihen kann. Sie hat aber auch schon in den ersten Betriebsmonaten ihre Anlagelkosten theils aus dem Betriebe selbst, theils aus den hohen Mieten der Viaducträume verzinst erhalten.

Diese Eisenbahn besitzt jetzt auf die kurze Entfernung von noch nicht ganz 1 englischen Meile 3 Personenstationen und 1 Güterstation, zwei der ersteren liegen in der City, die dritte gleich über der Themse drüben hart am Ufer derselben und die Güterstation ist unter dieser in den Viaducträumen angeordnet, so daß die sämtlichen ankommenden und abgehenden Güterwagen durch hydraulische Aufzüge gehoben und gesenkt werden müssen. Und obgleich in dieser kurzen Strecke auch noch die große Themsebrücke liegt, betrachtet die Gesellschaft dieselbe als eine der rentabelsten der ganzen Bahn.

Ich erwähnte schon, daß die Möglichkeit der Einrichtung eines Hotels in Verbindung mit der neuen Station sehr wesentlichen Einfluß auf die Entschließungen der Bahngesellschaft geübt habe und ich muß, da sich dieselbe Anordnung überall wiederholt findet, noch besonders darauf zurückkommen.

Bei den meisten großen Endstationen Londons und anderer englischer Großstädte, ja man kann wohl sagen bei allen neuen Stationen, die nicht nur dem Localverkehr dienen, sind mächtige, mit allen nur möglichen Bequemlichkeiten aufs reichlichste ausgestattete Hotels in so unmittelbare Verbindung mit den Personenempfangsgebäuden gebracht, daß der Fremde, wenn er aus dem Eisenbahnwagen auf den Perron tritt, nur über diesen hinweg zu gehen braucht, um sich im Hotel sicher und geborgen vor allen auf ihn lauernenden Gaunern und Betrügnern der Großstadt zu befinden. Es braucht der ungeheure Werth dieser Einrichtung besonders für den ganz Fremden, wohl nicht erst noch des Weiteren ausgeführt zu werden. Diese Hotels sind übrigens nicht Eigenthum der Bahngesellschaft, sondern irgend eine Hotelactiengesellschaft erbaut dieselben nach vorherigem Benehmen mit der Bahn und unter Betheiligung dieser letzteren auf deren Grund und Boden; häufig unmittelbar über den Verwaltungs- Expeditionsräumen, den Wartesälen und Restaurationszimmern.

Alfred Blum.

---

Mit diesem Hefte beginnt die Zeitschrift das I. Quartal ihres 34. Jahrgangs, welches durch alle Buchhandlungen und Postanstalten des In- und Auslandes zu beziehen ist. Preis pro Quartal 7 Mark 50 Pfennige.

Privatpersonen, gesellige Vereine, Lesegesellschaften, Kaffeehäuser und Conditoreien werden um gefällige Berücksichtigung derselben freundlichst gebeten.

Leipzig, 1. Januar 1875.

Die Verlagsbandlung.

---

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Hans Blum in Leipzig.  
Verlag von F. E. Herbig in Leipzig. — Druck von Gützel & Wegler in Leipzig.