



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Plaudereien aus London : (Die Eisenbahnlinien der Hauptstadt).

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

beibehalten hat (wahrscheinlich um die Anhänger des Judenthums damals leichter zu gewinnen) rächt sich im Verlauf der Zeiten. Jeder vernünftige Mensch acceptirt eigentlich das Dogma von der unbefleckten Empfängniß Maria's, da er ja im Allgemeinen annimmt, daß die Fruchtbarkeit der Ehe eine Gnade und ein Segen des Himmels und kein Makel ist. Das Dogma ist also nur die doppelte Verneinung, die jeder Mathematiker als sich aufhebend gelten läßt. Will die Kirche die Bedeutung der Makelbefreiung bei der Aussegnung beseitigen, so lasse sie das Dankgebet in den Vordergrund treten und entferne sie aus dem modernen Rosenkranzgebete die heute so vielfach eingeschaltete Stelle im Mariengruße: „Die du ohne Sünde empfangen bist!“ Bedeutet das von den Lippen der Bäuerinnen denn etwas anderes als das Bewußtsein, daß die Himmelskönigin sich darin von allen Weibern unterscheide, die in Sünden empfangen und empfangen sind? Es wäre endlich an der Zeit, daß die wahre Religion sich mit dem wahren Menschenthum versöhne. Möge der Ultrakatholicismus die erhabenen und tief sinnigen Cultus- und Kunstformen, die aus der Vorzeit stammenden Symbole weiter pflegen, aber die Schlacken der Barbarei des Mittelalters ausscheiden, und dem Geiste sein königliches Recht zukommen lassen. Natur und Kunst, Menschheit und Gottheit sollen in diesem Cultus sich harmonisch vereinigen.

Erinnern wir uns doch, welche hohe Stellung die germanischen Frauen in der heidnischen Zeit hatten! Ueberlassen wir den romanischen Völkern den Aberglauben an die Wunderkraft der Geistlichen und halten wir unser Haus von diesem Vogelgeschlechte rein, das kein eigenes Nest haben darf, um so lieber aber die fremden beschmutzt, weil ihm alles Irdische und Menschliche als Schmutz gilt, zu dessen Reinigung ihm göttliche Gewalt verbleiben. Keiniß Fuchs könnte es nicht schlauer erfinden! Was aber mag so ein Caplan sich denken, wenn er als Lateiner auf das freilich im Brevier nicht vorkommende Sprüchlein stößt: „Nihil humani a me alienum puto.“

F. F.

Plandereien aus London.

(Die Eisenbahnlinien der Hauptstadt.)

Das Ueberschreiten der Themse durch die südlichen Bahnen gab den Anlaß zu einer außerordentlichen Entwicklung des Bahnnetzes von London und Umgegend. Zunächst strebten nun die nördlichen Bahnen nach einer möglichst vollkommenen Verbindung mit den südlichen und erreichten dieselbe auch theils durch Erbauung einer großen Anzahl von Verbindungsbahnen, die sie gemeinschaftlich erbauten, theils durch die Erbauung von besondern Stadtbahnen

zwischen den bestehenden und schließlich noch am direktesten durch die Erbauung der unterirdischen Eisenbahn.

London bietet in Bezug auf die Benutzung ein und derselben Bahn, derselben Station, durch die verschiedensten Eisenbahngesellschaften ein überaus interessantes Bild dar, besonders wenn man erwägt, daß alle die Mitbenutzungsverträge freiwillig geschlossen worden sind und zwar sehr häufig zwischen Bahngesellschaften, die sich sonst überall die entschiedenste Concurrnz machen. So werden mehrere Stationen und ausgedehnte Viaductstrecken auf dem rechten Themseufer gemeinschaftlich von je zweien derjenigen drei Bahngesellschaften benutzt, die sich zwischen London, Dover und Brighton die lebhafteste Concurrnz machen. So fahren aus derselben Victoriastation und über dieselbe Victoriabrücke Züge verschiedener Bahngesellschaften nach dem Crystallpalast; hinter der Themsebrücke theilen sich die Bahnlinien, sie berühren verschiedene Stadttheile, gelangen aber an denselben Endpunkt und jede der Bahngesellschaften preist ihre Linie laut und mit möglichster Reclame als die beste und kürzeste Verbindung zwischen dem Westend und dem genannten so beliebten Vergnügungsort der Londoner. Außerliche Verhältnisse treten uns in Manchester und Birmingham entgegen.

In letzterer Stadt vereinigen sich gerade jene zwei Bahngesellschaften, die sich überall zwischen London und Liverpool und in den ganzen mittlern Grafschaften die entschiedenste und ausgesprochenste Concurrnz machen, nämlich die London and North Western und die Midland-Eisenbahngesellschaft — in derselben Centralstation und es zeigt sich dort das eigenthümliche Schauspiel, daß von demselben Perron gleichzeitig zwei Züge der zwei verschiedenen Bahnen nach derselben Endstation Derby abgelassen werden. Es gibt wohl kein eklatanteres Beispiel dafür, daß es selbst zwischen den verschiedensten Feinden gemeinsame Berührungspunkte giebt, in denen sie sich sehr wohl vertragen. Jede der beiden Bahngesellschaften hat die feste und entschieden ausgesprochene Absicht gehabt, ihren Bahnhof im Innern von Birmingham anzulegen. Wenn nun beide Bahnen ihre getrennten Anlagen gemacht hätten, so wären die Kosten auch annähernd doppelt so hoch gewesen, als bei der jetzigen Vereinigung, sie haben also sehr wohl gethan, sich über dieselbe zu verständigen, denn im andern Falle hätten sie sich beide sehr bedeutende Kapitalverschleuderung zu Schulden kommen lassen. Derartige getrennte Anlagen aber nur etwa deswegen zu machen, um die Concurrentin zu ärgern, fällt heut zu Tage in England Niemandem mehr ein, dazu sind Alle viel zu praktische Geschäftsleute.

Bei der so sehr großen Einwohnerzahl von London und den weiten Entfernungen, die daraus sich ergeben, muß natürlich jede Bahngesellschaft dahin streben, ihre Anschlüsse innerhalb der Stadt und in deren nächster Umgebung

so vollkommen wie möglich zu gestalten, damit man unmittelbar mit dem Zug so nahe an seine Wohnung gebracht werde, daß man sich womöglich keiner besondern Fahrgelegenheit zu bedienen nothwendig hat, um vom Bahnhofe nach derselben zu gelangen. Wenn man dabei vielleicht auch auf den verschiedenen Abzweigungs- und Vereinigungspunkten der Verbindungsbahnen umsteigen muß, ja wenn man auch wegen den verschiedenen Höhenlagen der Stationen gezwungen ist, Treppen zu steigen, so sind das doch nur sehr geringe Uebelstände im Vergleich zu der Bequemlichkeit, beinahe bis unmittelbar vor seine Wohnung per Eisenbahn gebracht zu werden; Uebelstände, die sich schlechterdings nicht, oder doch nur äußerst schwer vermeiden lassen.

Aus diesem Bestreben sind alle jene Verbindungen der großen von den Provinzen nach London führenden Bahnen mit den verschiedenen über und unter der Erde liegenden Stadtbahnen entstanden; und ebenso durch Vermittlung dieser die Verbindungen der verschiedenen Hauptbahnen unter sich. Wenn man von Liverpool nach London fährt, hat man die Wahl entweder in einer der Endstationen der verschiedenen von dort nach hier führenden Eisenbahnen auszustiegen, oder sich nach irgend einer Station der unterirdischen Eisenbahn fahren zu lassen, man kann aber ebensogut auch nach den Hauptstationen der nach Süden führenden Bahnen gelangen, so daß man unter Zuhülfenahme dieser gleich weiter reisen kann; und alles das wird durch möglichst directe Bahnen ohne Umwege erreicht. Dasselbe was ich hier beispielsweise von der Richtung von Liverpool erwähne, gilt auch von andern Hauptbahnen. Sie fahren z. B. aus der schon mehrmals erwähnten Victoriastation Züge nach Südosten, Süden, Südwesten, Westen und Nordwesten ab und zwar die nach den 2 letzten Himmelsgegenden unter zehnmaliger Ueberschreitung der Themse. Es ist eben in London jede Verbindung, jede nur irgend mögliche Verkehrserleichterung angestrebt und erreicht worden, möchte dieselbe noch so große Summen verschlingen, und die Kosten sind auch durch die dadurch erzielte vermehrte Einnahme gerechtfertigt.

Es ist wohl einleuchtend, daß dadurch ein überaus weit verzweigtes, sehr verwickeltes Eisenbahnnetz entstanden ist, welches die Riesenstadt durchschneidet und wenn man bedenkt, daß dabei die sämtlichen städtischen Straßen über oder unter den Bahnen weggeführt sind, daß nur eine einzige Kreuzung zweier Bahnen in demselben Niveau vorkommt, sonst aber auch alle Bahnen an ihren Kreuzungsstellen in so verschiedener Höhenlage liegen, daß genug Durchgangshöhe für die Züge der untern, unter der obern Bahn übrig bleibt, so kann wohl auch der Nichttechniker sich eine Vorstellung der großartigen Bauten machen, die dadurch entstanden sind; jener meilenlangen Viadukte und Tunnel, auf und in denen sich die verschiedensten Verkehrswege unter den spitzeften Winkeln schneiden.

Dicht vor der Charingcrossstation überschreitet die Charingcross Linie der South Eastern Bahn die Themse. Am linken Ufer des Stromes liegt das Themsenbankment, welches natürlich ebenfalls überbrückt werden muß und unter diesem liegt die unterirdische Eisenbahn. Hier liegen also 4 Verkehrswege in verschiedenen Höhen bei einander, jeder mit dem speziell für ihn bestimmten Communicationsmittel, die beiden Bahnen und der Fluß mit Stationen, resp. Landungsbrücken ausgerüstet, und alle diese haben untereinander durch Treppenanlagen directe Verbindung. Diese complicirte Kreuzungsstelle ist übrigens nicht die einzige ihrer Art, sondern häufig wiederholen sich derartige Anordnungen.

Die Spezialkarte von London und der nächsten ländlichen Umgebung, bis in die Gegend von Richmond und Sydenham — die schon um desswillen hier mit eingeschlossen werden muß, weil ein sehr großer, wenn nicht der größte Theil der Einwohner dieser ländlichen Districte in London selbst seinen Geschäften nachgeht, — weist eine Gesamtbahnlänge von rund 160 englischen also ungefähr 34 deutschen Meilen auf, an denen sich 185 Personenstationen befinden. Allein in den letzten 12 — 15 Jahren sind gegen 90 englische Meilen Eisenbahnen entstanden.

Von diesen Bahnen befinden sich etwa 9 deutsche Meilen auf Viaducten und zwar tragen diese überall mindestens 2, sehr häufig aber mehr, ja sogar bis zu 7 Gleisen.

Das Schlußglied des ganzen Londoner Eisenbahnnetzes ist durch die Metropolitan- und Metropolitan-District-Bahn gebildet worden, die meistens unterirdisch, d. h. unter dem Niveau der Straßen in Tunneln oder offenen Einschnitten geführt sind. Obgleich diese 2 Bahnen zwei verschiedenen Gesellschaften gehören, werden sie doch gemeinschaftlich verwaltet und da sie auch ein zusammenhängendes Ganze bilden, werden sie vom Volke schlechtweg die „Metropolitan“ oder „underground Railway“ genannt. Diese zusammenhängende Bahn nun geht von dem nördlichen Theil der City bei Moorgate Street aus, umfaßt in weitem Bogen den anschließenden Theil der City und das Westend mit seinen großen Parks, führt durch Westminster dicht an der Abtei und dem Parlamentshaus vorbei und kehrt dann unter der Uferstraße am Themse embankment wieder zum südlichen Theil der City, nach Mansion House, der Bürgermeisterwohnung, zurück. Außer dieser Hauptlinie, deren beide Endstationen nur $\frac{1}{2}$ englische Meile von einander entfernt sind, führen noch mehrere Nebenlinien theils als Streckbahnen nach entlegenern Stadttheilen, theils umfassen sie wieder als geschlossener Ring weiter abliegende Stadtgegenden. Diese Bahn liegt überall da, wo es irgend möglich war, unter den städtischen Straßen, schneidet aber auch häufig durch behaute Häuserviertel durch, und wenn auch beim Bau die betreffenden Häuser mit sehr wenigen Aus-

nahmen abgebrochen wurden, um gegen alle Unglücksfälle möglichst gesichert zu sein, so sind doch jetzt beinahe überall wieder Häuser über dem Tunnelgewölbe der Bahn oder auf deren Eisenconstruktionen errichtet worden.

Die Bahn folgt in ihrer Richtung den schon früher vorhandenen großen Stationen der nach den Provinzen fahrenden Eisenbahnen und überall befinden sich in unmittelbarster Nähe dieser Stationen kleine Localstationen, sodaß man höchstens eine Straße zu überschreiten braucht, um von einer Station in die andere zu gelangen; manchmal aber sogar nur durch Vermittlung von Treppen von dem niedriger gelegenen Perron der Localbahn auf den höhergelegenen Perron der Hauptbahn gelangen kann.

Gegenwärtig ist eine Verlängerung der Bahn von Moorgate Street Station nach der Great Eastern Eisenbahn im Bau begriffen, welches Verbindungsglied auch wieder unterirdisch geführt wird. So wird dann auch im Innersten von London eine Verbindung mit den nach Osten führenden Bahnen hergestellt sein, während jetzt schon an fünf verschiedenen Stationen Verbindungsbahnen von der Metropolitan Eisenbahn nach den nördlichen, westlichen und südlichen Bahnen abzweigen.

Da außerdem die East London Eisenbahn, welche unterhalb des Tower die Themse durch den weltberühmten Brünel'schen Themsetunnel unterfährt und weiter hin auf dem rechten Themseufer mit den Local- und Hauptbahnen in directer Verbindung steht, auch auf dem linken Themseufer ihre Linie weiter fortführt, zur Verbindung mit der vorhin genannten Great Eastern Eisenbahn, so wird nach Vollendung dieser, ebenfalls überall unterirdischen Eisenbahn, das Eisenbahnnetz der englischen Metropole in einer Weise vervollständigt sein, daß es dann allen Verkehrsansforderungen in umfassendster Weise genügen kann. Denn dann sind die Localbahnen der zwei, durch die Themse getrennten Stadttheile an drei Punkten, im Westen im Mittelpunkte und im Osten der Stadt in directe Schienenverbindung gebracht, sodaß man dann auch von jeder beliebigen Stelle direct bis in die City gelangen kann.

Die City, in deren Innern sich jetzt schon 12 Personenstationen befinden wird dann deren 13 erhalten, aber sicherlich wird diese Unglückszahl weder der Stadt noch den Eisenbahngesellschaften Unheil bringen, selbst wenn sie nicht bald einer größeren Zahl Platz machen müßte.

Die erwähnte Verlängerung der East London Eisenbahn ist auch um deswillen besonders interessant, weil sich ihr enorme Schwierigkeiten entgegenstellen. Denn wenn sie auch durch die ärmsten Stadttheile führt, so sind dieselben doch gerade auch die am dichtesten bevölkerten und außerdem muß die Bahn die Londondocks untertunneln, wie sie schon die Themse untertunnelt hat.

Verantwortlicher Redakteur: Dr. Hans Blum in Leipzig.

Verlag von F. E. Herbig in Leipzig. — Druck von Gützel & Regler in Leipzig.