

Die unterirdische Eisenbahn in London: Durchschnittsansicht der Station bei Portland Road.

(Mit Abbildung.)

„Ruhig, alter Maulwurf“, spricht Prinz Hamlet zur unterirdischen Geisterstimme. Und jener schauerliche Maulwurf wurde am Ende ruhig. Er war nur ein malcontentes Einzelwesen. In unserer Zeit treten die Maulwürfe als eine hochgeachtete Gilde auf. Es sind die Ingenieure. Die vier Elemente müssen ihnen gehorchen und auch die Unterwelt machen sie sich zinsbar, wo die Oberwelt ihnen keinen Elbogen Raum mehr gewähren will. Ja — will. So steht's in London, und kein „Ruhig, ihr Maulwürfe!“ bringt sie mehr zur Ruhe.

Unterirdische Verkehrswege! Im Mittelalter kannte man heimliche Fluchtcorridore, die von Burgen und Schlössern aus unter der Erde dahin sich zu diesem oder jenem Waldversteck verließen. Novellisten erzählen uns von unterirdischen Klostersgängen. Noch jetzt giebt es in London Leute, die alles Ernstes die Anlage unterirdischer Eisenbahnen als eine Entweihung, als einen verwegenen Verstoß gegen ein göttliches „Bis hierher und nicht weiter!“ bezeichnen. Das sind nicht nur religiöse Fanatiker einer Sekte, die am „Schwimmen im Kopfe“ leiden, sondern es giebt ganz gebildete Leute darunter, welche sich bis heute noch nicht entschließen können, auf jener Bahn zu fahren. Andere entschlossen sich sehr langsam, aber doch endlich als die Vergeltung für den „verwegenen Verstoß“ immer länger auf sich warten ließ. Jetzt rollt eine „Völkerwanderung“ wohl sechzigmal des Tages hin und her durch den ungeheuern Tunnel, der unter den Hauskellern sich wölbt, unter Gärten und Höfen und Straßen — und es scheint als hätten sich die Lungen an den „gelben Rebel“ (fog) gewöhnt, an die Dünste der Unterwelt, die da, wo der Ventilation besondere Schwierigkeiten sich entgegenstellten, immer fühlbar bleiben müssen, — tief unter dem Schall der menschlichen Rede der Oberwelt, die uns zu Häupten dahin wandelt und dahin fährt. — Bis jetzt hat sich die unterirdische Bahn „gut aufgeführt.“ Es sprang wohl einmal ein Locomotivenkessel aus den Fugen, aber glücklicherweise unter dem hohen Glasdache einer offenen Station und flog 200 Schritt weit in die Straße. Es ist noch nicht nichts Uebles passiert, und kein Kessel durch das Gewölbe und das Straßenpflaster gebrochen, oben und unten

Vernichtung austreuend, wie Dunkelseher uns schon seit Jahren verheißen haben.

Unterirdische Verkehrswege — wir in London könnten auch oberirdische brauchen und das Führen von Bahnviaducten über den Schornsteinen und Schlafkammern von Millionen dahin ist schon ein kleiner Wink für die Zukunft, den ihm die Ingenieure angebeihen lassen. Man hat keinen Platz mehr in London für den Verkehr. Die City und ihre Ausläufer besitzt keine Straße, die nicht zu allen Tagesstunden gepreßtvollen Kanälen gleichen. In diesem Gedränge erscheint dem Fußgänger, der Eile hat, jeder „dicke Herr“ und jede „corpulente Lady“ als arrogant und unerträglich, weil sie als gleichberechtigte Einzelwesen einen polizeiwidrig breiten Raum beanspruchen. Polizeiwidrig sind jetzt in vielen Straßen der City schon Frachtwagen und solche Omnibusse, die auf Umwegen ihr Ziel zu erreichen suchen. Der blaue Mann mit den weißen Handschuhen hat die Fluth der Gefährte zu theilen und in Seitenkanäle zu stopfen, was nicht in den Hauptstraßen Platz findet, was dennoch nicht hindert, daß man zum Zurücklegen einer deutschen Viertelmeile anderthalb Stunden „mit Stockungen und Verknotungen“ bedarf, falls man nicht sich Schusters Rappen anvertraut, hübsch mager ist und sich aalartig durch die trabende Menschenmenge auf den Trottoirs schlängeln kann. Nur wer Zeit verlieren will, oder gar nicht gehen kann, fährt in den innersten Straßen der City, d. h. er kriecht auf Rädern. In fünfzig Jahren würde da eine Stopfung der Bewegung erfolgen, die keine Polizei der Welt mehr auflösen könnte, die halbe City niedergerissen werden müssen, wenn die Ingenieure nicht als Maulwürfe das Aeußerste leisten. Und sie werden es. Es ist wahrscheinlich, daß sogar sie die pneumatischen Eisenbahnen unter erneuerter Construction zum Transport von lebendiger Fracht, vier- und zweibeiniger, verwendbar machen.

Londons Boden ist wie derjenige der Lutetia Parisiorum — alles andere, als trocken. Nur im Norden, der sich an Hügel lehnt, ist das Erdreich verlässlicher, und so läuft die erste unterirdische Bahn auch vom nordwestlichen Ende der City nach dem nordwestlichsten Ende des Westendes. Tiefer unten in der Stadt werden den Ingenieuren viel

Neuer Kalender 8