

den Billetverkauf vermuthen sollte — einen Bäckerladen. Im Hintergrunde ein Paar Stufen hinabsteigend und mit einer Biegung kommt man endlich zum Billetverkauf, von wo man durch winklige Gänge und über die erforderlichen Treppen mittels zweckmäßig angebrachter Inschriften zu den Perrons geleitet wird. Unten staunt man (wenn der Zug nicht gleich kommt und man noch Zeit zur Umschau behält) über den eigenthümlichen Anblick der Station. Da ist nichts regelmässig, namentlich nicht die Ueberdeckung der Perrons und Gleise. Um letztere hindurch zu führen, ist das Haus, welches den Eingang zum Bahnhof enthält, durch schwere Eisenträger abgefangen, oder wahrscheinlich nach Fertigstellung der Bahn darauf gebaut. Natürlich steht es schief über der Bahnlinie. Andere Häuser stehen unter anderen Winkeln über der Bahn. Dazwischen ein hofartiger Raum, der zur Lüftung grösstentheils (über den Gleisen) freigelassen ist, während über den Perrons kleine Glashallen Schutz gewähren.

Die Blackfriars-Station, über welcher in grosser Höhe die St. Paul-Station der London—Chatham—Dover-Bahn liegt, macht einen noch wirreren Eindruck.

Durch die Station Sloane square, welche eine im Uebrigen regelmässige und freundliche Glashalle hat, ist ein dickes Eisenrohr, anscheinend der Kanalisation angehörend, wenig über dem freien Profil der Bahn, zwischen zwei schweren Blechträgern hängend hindurchgeführt, natürlich schief gegen die Bahnrichtung.

Bei der grossen Nähe der Stationen an einander erscheint es natürlich, dass man sie nicht von 2 verschiedenen Strafsen (je an einem Ende) zugänglich macht. Nur wo eine Station in der Nähe eines anderen Bahnhofes liegt, ist ausser von der Strafse noch ein unmittelbarer Zugang von dem Bahnhof durch einen Fufsgängertunnel hergestellt. Doch ist auch dieser in der Regel so gelegt, dass ein Billetschaffner beide Zugänge beherrscht. Dass Ein- und Ausgang streng getrennt sei, liest man wohl in Reiseberichten, doch ist dies durchaus nicht überall durchgeführt. In der Anlage allerdings fast immer (in Blackfriars habe ich nur eine Treppe gesehen), doch wird sehr häufig dieselbe Treppe als Zu- und Abgang benutzt, während die andere geschlossen ist. Da die Station nur mit einer Strafse in Verbindung steht, liegen Zu- und Ausgang immer nahe bei einander. Es entspricht dies den Bedürfnissen des Verkehrs.

Die Anordnung der Zu- und Abgänge ist so gewählt, dass thunlichst wenig Billetschaffner erforderlich sind. Das Vorhandensein von 2 Seitenperrons erschwert dies. Doch versieht auf manchen Stationen mit geringem Verkehr ein Billetschaffner den ganzen Dienst. Mehr als zwei solche Beamte sind wohl nirgend vorhanden. Sie müssen demnach da stehen, wo die Wege nach den beiden Perrons sich noch nicht getrennt haben oder die Wege von den Perrons schon zusammen gekommen sind. Sie stehen daher oft entfernt von den Perrons, die Schaffner für den Abgang sogar unmittelbar an der Strafse.

Auf anderen Bahnhöfen stehen sie wieder auf den Perrons. Dann überwacht ein Mann den Zu- und Abgang auf seinem Perron, versieht auch wohl gleichzeitig noch Perrondienst, indem er die Thür zum Perron so lange schliesst, als er an dem abfahrenden Zuge zu thun hat. Es sind hier sehr viele verschiedene Anordnungen vorhanden. Das Nicht-Schematische des englischen Eisenbahnwesens tritt gerade hier sehr stark hervor. Man schmieg sich den Anforderungen des gegebenen Falles an. Auch zeigen die Unterbeamten und Arbeiter den zu solchem Vorgehen unbedingt erforderlichen guten Willen.

Für die Reisenden kommt es nun zunächst darauf an, beim Eingang in den Bahnhof nicht auf den falschen Perron zu gerathen. Hierauf achten zwar thunlichst die Billetschaffner. Doch sind auch die Billets mit einem grossen, querüber gedruckten I und O versehen und man findet diese recht augenfälligen und zweckmäßigen Bezeichnungen an den Wegweisertafeln, welche nach den verschiedenen Perrons hinweisen, wieder.

Eine Bemerkung sei hier eingeschaltet über den Belag der Treppen, da dies ein sehr wichtiger Gegenstand für die Bahnunterhaltung bei starkem Verkehr ist. Abgesehen von gewöhnlichen Bohlenstufen fand ich solche mit Eisenblechbeschlag und mit Messingbeschlag. Die Metalloberflächen waren gerippt. Immerhin sind solche Treppen wohl weder ganz bequem noch ganz ungefährlich für die Reisenden. Ferner Treppen, deren Trittstufen mit einer Art Gummistoff belegt waren.

Dies ist sehr angenehm und sicher für das Begehen der Treppe, dürfte aber erhebliche Unterhaltungskosten verursachen. Endlich sehr viel Stufen mit Holzklötzchen, welche, Hirnholz nach oben, in einem schachbrettartigen gusseisernen Rahmen eingesetzt sind. Dieselben werden dort ohne Kantenleiste verwendet.

Hat man den richtigen Perron erreicht, so muss man darauf achten, dass man nicht in eine falsche Zuggattung und in eine falsche Wagenklasse einsteigt. Es sind hierfür verschiedene Zurechtweisungsmittel vorhanden. Doch setzt ihre Benutzung einige Uebung des Reisenden und Geduld voraus. Das Stationspersonal wird also viel gefragt. Es giebt, soweit ich bemerken konnte, stets bereitwillig richtige Auskunft.

Die Verschlüsse der Wagenthüren sind einfach und leicht zu öffnen, und gewähren dabei doch Sicherheit gegen zufälliges Öffnen durch Reisende, welche sich auf den Drücker lehnen.

Nachdem es somit dem Reisenden leicht gelungen ist, sich eine Wagenthür zu öffnen und einzusteigen, hat er darauf zu achten, dass er auf der richtigen Station aussteigt. Die Geschäftsreklame-Zettel und Schilder, mit denen die Wände sämtlicher Stationsgebäude von oben bis unten beklebt und behängt sind, erschweren allerdings das Auffinden und Erkennen der Stationsnamen. Doch sind die Letzteren sehr zweckmäßig, stets parallel zur Zugrichtung, mehrmals wiederholt und in der Augenhöhe der in den Zügen Sitzenden angebracht. Bei einiger Aufmerksamkeit kann man daher, selbst wenn man nicht am Fenster sitzt, stets den Namen der Station herausfinden. Abends ist man allerdings mehr oder weniger auf die Inschriften an den Scheiben der niedrig hängenden Laternen angewiesen. Diese Art der Stationsbezeichnung ist in der That sehr zweckmäßig und zur Nachahmung zu empfehlen, wenn auch der Ersatz etwaiger zerbrochener mit Inschriften versehener Scheiben theuer ist. Einfache Laternen von vier-eckiger Grundform eignen sich für den hier vorliegenden Zweck am besten. Dass man in England sehr viele kugelförmige (aus einzelnen Scheiben zusammengesetzte) Laternen findet, muss auffallen, da gerade diese in der Unterhaltung recht kostspielig sind.

Einen sehr guten Eindruck macht der Gleise-Oberbau der Untergrundbahnen. Beim Befahren desselben fühlt man keine Stöße, keine Schwankungen. Bei der Besichtigung erschien die Gleiselage glatt und regelrecht. Schienenbrüche kamen, wie mir mitgeteilt wurde, sehr selten vor. Geringe Beaufsichtigung und Unterhaltungsarbeit reicht aus. Die Dauer der Schienen soll im Außenstrange einer der schärften Kurven der Metropolitanbahn (200 bis 160 m Radius) mit grösstem Verkehr zwei Jahre betragen, wobei die Schienen nach einem Jahre umgewendet werden. Im Uebrigen ist die Dauer vier Jahre und mehr. Den Grund der guten Lage des Oberbaues suche ich in der Schwere der Schienen, der dichten Lage kräftiger hölzerner Querswellen und der sehr guten namentlich gegen seitliche Angriffe auf die Schienen standfähigen Verbindung zwischen Schiene und Schwelle durch schwere gusseiserne Stühle.

Die Schienen der Metropolitanbahn sind aus Bessemer- oder Siemens-Stahl, haben 143 m Höhe, 64 mm Kopf- und Fufsbreite, 17 mm Stegdicke und wiegen rund 43 kg auf das laufende Meter. Die Stühle wiegen je 18 kg. Die Schwellen liegen 0,838 m von Mitte zu Mitte, am Schienenstofs 0,61 m (9 Schwellen auf die 7,32 m betragende gewöhnliche Schienenlänge). Die Befestigung der Schienen in den Stühlen durch Holzkeile scheint sich in der stets feuchten Luft Englands gut zu halten. Für die Schienen- auswechslung ist sie jedenfalls das Bequemste, was man sich denken kann. Sie hilft also in dieser Hinsicht nicht unwesentlich an Unterhaltungskosten sparen. Jede Schienenlasche wiegt 5,4 kg und ist 0,508 m lang. Zur Befestigung der Laschenbolzenmutter werden federnde Unterlagsringe angewendet, deren Wirksamkeit sehr gelobt wurde.

Die Kurven sind auf der Metropolitan in der Regel nicht schärfer als mit 200 m Radius angelegt, auf dem Schlufsstück Aldgate-Mansionhouse mit 160 m. Die Verbindungskurve in Bakerstreet zwischen der St. Johnswood- und der Metropolitanbahn, welche jetzt nur ausnahmsweise befahren wird, aber doch für regelmässigen Zugverkehr angelegt wurde, hat nur 120 m Radius.

In den Kurven von 200 m und geringerem Radius sind Zwangschienen angebracht. Dies ist jetzt in England allgemein vorgeschrieben. Die Ueberhöhung des äusseren Stranges ist gering. Die Spurerweiterung ist sehr gering.