purpurroten Färbung manchmal auch als Purpurschnecke bezeichnet wird, ist das Gehäuse nur ersetzt durch einen schildförmigen, eine innere zarte Schale bergenden Mantel, der die rechtsgelegene Kiemen deckt.

Ein Abenteuer des Generalfeldmarschalls Häseler. Ein unliebsamer „Mißgriff" passierte einem Hüter der Ordnung in Halensee. Gemächlich schlenderte da ein älterer Herr in Generalsuniform über den Henriettenplatz. Da fiel es einem Passanten — man weiß nicht, ob im Scherz oder Ernst — ein, den dort stationierten Schutzmann auf die alte Exzellenz aufmerksam zu machen, da diese offenbar eine vorschriftswidrige Uniform trüge. Der Mann der öffentlichen Ordnung glaubte, wie wir der „Grunewald-Zeitung" entnehmen, daß es mit dem General nicht stimme, und fragte ihn nach Nam' und Art. Wohlwollend wegen des Diensteifers des Beamten meinte der General: „Sie halten mich wohl für den zweiten Hauptmann von Köpenick? Wissen Sie denn nicht, wer ich bin? Ich bin der Generalfeldmarschall v. Häseler!" — Graf Häseler weilt gegenwärtig in Berlin und hatte auf seinem Spaziergang einen Bekannten in der Kolonie Grunewald besucht.

Kleine Notizen. In der gestrigen Nachmittagssitzung der preußischen Klassenlotterie fielen 100,000 Mark auf die Nummer 193.688.

Die Berliner Elektrizitätswerke zeigen an, daß die Versorgung mit elektrischer Kraft durch Errichtung zweier neuen Unterstationen am Rudolfplatz und an der Prenzlauerallee jetzt auch auf bisher nicht versorgte Stadtteile im Osten und Norden Berlins ausgedehnt wird. Anträge nehmen die B. E. W., Schiffbauerdamm 22 entgegen.

Zwecks Gründung eines liberalen Parochialvereins der Heilandsgemeinde findet am Mittwoch, 12. Februar, abends 8½ Uhr in den Arminiussälen, Bremerstraße 72/73 die begründende Versammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Vortrag des Herrn Pfarrers Johannes Riedlich an der St. Markuskirche: „Das apostolische Glaubensbekenntnis". 2. Begründung des Vereins. 3. Anträge aus der Mitte der Versammlung.

Der Berliner Arbeiterverein (1862) veranstaltet am Montag, 10. Februar, abends 9 Uhr, in der Oranienstraße 69 eine Versammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Vortrag des Herrn Dr. Walter Borgius über: Die Bewegung zur Einführung einer internationalen Weltsprache, ihre bisherigen Erfolge und ihre Aussicht für die Zukunft. 2. Aussprache. 3. Wichtige Vereinsangelegenheiten.

Im Tunnel Leipzigerplatz—Spittelmarkt.

Von [Nachdruck verboten.]

Artur Fürst.

Man steigt eine nicht sehr lange Leiter hinunter — und ist viele Meilen weit von Berlin entfernt. Glaubt es wenigstens zu sein, denn diese Grabesstille zwischen den dicken grauen Betonwänden, dieser seltsam fahle Schein des einfallenden Tageslichtes, die zwischen schattenhaften Gebilden huschenden Gestalten der Arbeitenden passen nicht in das Bild der Reichshauptstadt.

Breiter, Balken, gewaltige Eisenträger, mächtige Röhren, verworrene Kabelstränge und zwischendurch ein handgroßes Stück Himmel sieht man über sich, man watet bald durch nachgiebigen, unergründlichen märkischen Sand, tritt auf festen Betonboden oder bleibt fast an einer viele Meter weit sich dehnenden geteerten Pappschicht kleben, man turnt über eine lebensgefährliche bretterne Brücke, bückt sich unter riesigen, die Tunnelwände auseinanderspannenden Pfählen hindurch, schreitet dann wieder stolz erhobenen Hauptes über die bequemen Platten eines fertig dastehenden Bahnsteigs — und sieht so auf dem Wege durch den unterirdischen Neubau alle Entstehungsperioden des gewaltigen Bauwerks der Untergrundbahn.

Wenn erst die elektrischen Züge knirschend und sprühend zum Spittelmarkt eilen, wer wird dann in dem blitzlauberen, gleichmäßig erleuchteten Tunnel das Durcheinander ahnen, das heute diesen der Erde abgerungenen Verkehrsweg chaotisch durchzieht? Ein Loch ist in die Erde gegraben und mit etwas Beton ausgefüttert worden, wird der Fahrgast denken; denn die Kunst des Ingenieurs ist schamhaft, sie läßt den Vorhang vor ihrer Bühne herunter, wenn Gäste erscheinen, zeigt nur eine geglättete Außenseite und verbirgt ihre Akteure, die Kabel-, Röhren-, Schienen- und Trägersysteme soweit als möglich dahinter. Heute liegen die ganz besonderen und einzigartigen Schwierigkeiten, mit denen die Baumeister bei der Durchstoßung des Stadtinneren von Berlin bis zum Spittelmarkt zu kämpfen hatten, noch klar zutage, und man kann sie würdigen.

Auf der Strecke freilich von den Grundmauern des Wertheim-Hauses bis zum Wilhelmplatz ist der Vorhang bereits gefallen. Hier ist der Tunnel bis auf die Gleisstränge fertig, und die in preußisch-gerader Reihe sich hinziehenden Glühlampen geben ihm eine ruhige, gleichmäßige Helligkeit. Aber schon am Wilhelmplatz sieht man die Mächte, die hier im Verborgenen schaffen, an der Arbeit. Deutlich erkennt man, aufwärts blickend, unter den zum Schutz gegen das wechselnde Wetter hinübergelegten Brettern ein großes ummauertes Halbrund, von dessen geradliniger Kante eine Treppe hinunterführt. Es ist der künftige Eingang zum Bahnhof auf dem Wilhelmplatz, der Haltestelle „Kaiserhof", so genannt, da die Untergrundbahn ja in Charlottenburg bereits einen Bahnhof „Wilhelmplatz" besitzt. Dieser Eingang zur Haltestelle Kaiserhof wird durch Professor Grenander einen besonderen architektonischen Schmuck in Form einer Pergola erhalten. Vorläufig fehlen der Treppe noch die letzten Stufen, und wenn man den Zwischenraum munter überhüpft hat, versinkt der Fuß in dem losen Sand. Dieser Sand ist ganz trocken, obgleich man sich hier etwa drei Meter unter der normalen Grundwasserhöhe von Berlin befindet. Und gleich sieht man auch die Kräfte, die es fertig brachten, dem Wasser das Erdreich abzugewinnen. Geräumige Röhren tauchen in den Boden hinein, und den mit ihnen verbundenen Pumpwerken ist es in einer Tätigkeit von rund fünfzehn Monaten gelungen, ungefähr zwölf Millionen Kubikmeter Wasser, beinahe soviel wie der Wannsee faßt, aus der alten Erde Bauch heraus in die Spree zu fördern. Die Pumpen haben an jenen Stellen, die vom Tunnel durchzogen werden, eine unterirdische Insel erzeugt, deren Bereich sich allerdings weiter in die Breite zieht, als notwendig ist.

Heute ist Neptun schon vollständig bezwungen. Beim Weiterschreiten sehen wir, daß der Spaten, wo er auch in das Erdreich hineinsticht, überall trockenen Sand findet. So kann denn die den Boden des Tunnels bildende Betonschicht gemächlich aufgebracht werden. Unter der Mohrenstraße ist das bereits geschehen. Man schreitet über die glatte Schicht, die nun zunächst mit drei Lagen Dachpappe bedeckt wird, auf die ein dicker und sorgfältiger Teeranstrich kommt. Erst dieser Teeranstrich macht den Tunnel dicht gegen das allmählich doch wieder aufsteigende Grundwasser. Der Beton, der zur baulichen Festigung dient, ist porös, fast wie Löschpapier. Auch die Seitenwände des Tunnels werden mit diesem Teeranstrich versehen, und diese dünne Schicht, auf die wieder Beton hinaufkommt, ist dann imstande, viele Menschenalter hindurch die unterirdische Feuchtigkeit fernzuhalten. Ihr ist der Bestand der Bahn anvertraut, und sie wird sich bewähren, denn sie ist ja dieselbe unzerstörbare Masse, die die Leichen der ägyptischen Pharaonen durch Jahrtausende hindurch gesichtet und erhalten hat.

Gewaltiges Donnern schreckt uns aus der Beobachtung der Arbeit im Tunnel auf. Wir stehen unter der Brücke, die den Fahrdamm der Friedrichstraße im Zuge der Mohrenstraße trägt. Dicht beieinander liegende stählerne Träger haben starke Bohlen auf ihrem Rücken, und sie bewegen sich kaum wahrnehmbar, wenn auch zwei schwere Rollwagen zugleich über sie hinwegrollen. Das Ohr vermag hier unten in der Stille die Fuhrwerke, die oben hinüberfahren, ihrer Art nach genau zu unterscheiden. Man hört den leichten Hufschlag des Droschkenpferdes gegen die Bohlen, das Sausen der Autodroschken, das Knirschen eines schweren Lastwagens, selbst das leichte Huschen des Geschäftsdreirades. Und dann donnert wieder ein Autobus hinüber mit dem Getöse eines Eisenbahnzuges, der über eine eiserne Brücke fährt. Wenn erst die Tunneldecke eingewölbt ist, dann werden alle diese tönenden Geräusche hier unten nur noch als ein leichtes Rauschen vernehmbar sein.

Unter der Fahrbrücke über dem Tunnel wird jetzt gerade eine zweite Brücke auf der Sohle des Schachtes errichtet. Drei gewaltige, aus eisernem Gitterwerk bestehende Träger werden hier in den Tunnel eingefügt. Sie sind bestimmt, die Fahrbahn hier unter der Friedrichstraße zu tragen, wenn einmal, wie beabsichtigt, der städtische Tunnel unter der Siemens-Bahn durchgeführt wird. Die Schienen werden an dieser Stelle schon heute auf eine richtige Brücke gelegt, und die städtischen Baumeister können dann später den Sand darunter für ihre Bahn fortbuddeln, ohne den Zugverkehr darüber im geringsten zu stören.

Gleich hinter der Friedrichstraße weitet sich der Tunnel zu dem Bahnhof Friedrichstraße. Einhundertundzehn Meter lang wird dieser Bahnsteig, wie alle anderen, angelegt, damit Züge bis zu acht Wagen dort halten können. Heute stehen erst die Betonmauern da, die später den sehr hoch über den Schienen liegenden Bahnsteig tragen werden. Man sieht diese Blöcke überall sich erheben, erblickt Quermauern und Gänge, Treppenstufen, eiserne Gitter, und man kann sich in dem anscheinend völlig regellosem Durcheinander kein Bild davon machen, wie die großartige Anlage einst nach ihrer Fertigstellung aussehen wird. Doch die Arbeit schreitet nach dem auf den Millimeter genauen Plan, der im Baubureau auf dem Wilhelmplatz ruht, sicher vorwärts, und man muß es glauben, daß alle diese Einrichtungen notwendig sind, um den Bahnhof mit seinen vier Zugängen zu errichten. Für den zu erwartenden Massenverkehr ist hier gesorgt: zwei Treppen kommen in die Mohrenstraße westlich von der Friedrichstraße, zwei andere an die Ecke der Charlottenstraße. Mit dem Bahnsteig sind sie durch breite Gänge verbunden, die die Schalterhäuschen und Bahnsteigsperre aufzunehmen bestimmt sind.

Auf der Strecke, die den Gendarmenmarkt durchkreuzt, ist die Tunneldecke noch vollkommen offen, und hier zeigt sich, wenn man hinaufblickt, ein Bild von eigenartigem Reiz. In die offene Baugrube hinein schauen aus nächster Nähe die Zinnen des Deutschen Domes. Man sieht nur das reichgeschmückte Dach und den Turm des anmutigen Gontard-Baues, das übrige schneidet der Erdwall für den Blick fort. Und so hat man den Eindruck, als sähe man hier über aufgewühlte Erde hinweg ein antikes Gebäude, das aus dem Schutt der Jahrhunderte halb ausgegraben, neu zum Licht ersteht.

Um die Grundmauern des Deutschen Domes geht die Bahn in leichtem Schwunge herum, doch bei dem Eckhaus an der Taubenstraße fährt sie quer durch den Keller. Es hat Mühe gemacht, das Gebäude so abzustützen, daß die hierzu nötigen, auf der Sohle des Tunnels ruhenden Pfeiler den Schienenlauf nicht stören. Und ganz besondere Einrichtungen sind getroffen, um die Uebertragung von Erschütterungen und Geräuschen in das Haus zu verhüten. Im Abstand von ungefähr zwanzig Zentimetern ist parallel mit der betonierten Tunnelwand noch eine gemauerte Wand aufgeführt, und der Zwischenraum wird mit einer Schicht von Kies gefüllt. Jede Schaufel dieses Kieses wird genau untersucht. Der Kies muß eine bestimmte Zusammensetzung haben, und keiner der Steine darf eine gewisse Größe überschreiten. Nach den Erfahrungen der bauleitenden Firma Siemens und Halske entsteht durch diese Ausfütterung die größte Schallsicherheit.

Wir gehen unter der Taubenstraße und dem geräuschvollen Verkehr des Hausvoigteiplatzes hindurch, ohne vorläufig erkennen zu können, daß hier einmal die Haltestelle „Hausvoigteiplatz" hinkommen soll. Dies Stück des Tunnelbaues ist noch am weitesten zurück. Umfangreiche Verlegungen städtischer Leitungen mußten zuvor vorgenommen werden, ehe die Tunnelbauarbeiten beginnen konnten. Wir befinden uns nun auf einer schwierigen Strecke der Bahn: in der schmalen Niedervallstraße. Dieser Verkehrsweg hat zwar das Verdienst, die einzige gerade Strecke der Untergrundbahn darzustellen, da die ganze übrige Linie aus fortwährend die Richtung wechselnden Kurven besteht, doch auf der ganzen Strecke liegen hier die seitlichen Tunnelwände unmittelbar an den Fundamentmauern der Häuser und müssen deren Druck aufnehmen. Die Kosten für diese Baustrecke sind besonders groß, denn in ganz kurzen Abständen sind hier in die Seitenmauern unzählige kräftige Träger eingefügt, die, mit einem Stützhub weit in den Tunnel hineinspringend, die Fundamente gegen jedes Rutschen sichern. Die Eisenmassen, die hier in ewige Finsternis gesenkt sind, überschreiten weit das Material für eine ausgedehnte Eisenbahnbrücke. Es ist den Ingenieuren durch eine Präzisionsarbeit gelungen, alle Gebäude in der Niedervallstraße zu erhalten, nur das Haus an der Ecke des Spittelmarktes mußte abgebrochen werden, da die Bahn gerade die Stelle, wo seine Fundamente standen, für sich gebraucht. Da der Abbruch erst vor kurzem erfolgen konnte, ist hier die einzige Stelle im Tunnel, wo noch Sand ausgeschachtet wird. Das hier neu zu errichtende Haus wird eine Kuriosität sein, denn es wird zum Teil ohne einen Kellerraum über die Tunneldecke hinüberragen, und die Frontmauern werden auf wagerechte Träger gestellt werden, die, auf zwei Stützmauern gebettet, zwei Meter weit freitragend über dem Tunnel schweben.

Unter dem Spittelmarkt hindurchschreitend betritt man die im Rohbau bereits vollkommen fertiggestellte vorläufige Endhaltestelle der Bahn. Wie eine mächtige Halle dehnt sich der Bahnsteig, der, wie bekannt, durch

Unsere grosse
Ausstellung
fertig aufgestellter, neuester
Zimmer-Einrichtungen
empfiehlt sich besonders
jetzt
zur Besichtigung ohne jeglichen Kaufzwang.
Illustrierte Kataloge kostenfrei.

Hermann Jacob & Braunfisch
Vereinigte Berliner Möbel-Fabriken und Tapezierer-Werkstätten.
KEIN LADEN! KEINE ZWEIG-GESCHÄFTE! BERLIN O. Alexanderstrasse 27a, Nur 2. Hof. Fabrikgebäude.

Nach der Inventur
Gelegenheit
zu
hervorragend billigen Käufen
in tadellosen, nur wegen älteren Musters zurückgesetzten
MÖBELN
und Bezugstoffen für
neu zu fertigende Polstermöbel.
Illustrierte Kataloge kostenfrei.

MAGGI's Erbs mit Reis-Suppe Schutzmarke Kreuzstern
in Würfeln zu 10 Pfg. für 2 Teller ist sehr schmackhaft und kräftig. Ebenso Kartoffel-, Riebele-, Sago-, Gemüse-Suppe u. s. w. in allen einschlägigen Geschäften zu haben.