Morgen-Ausgabe
No. 469 — 61. Jahrgang

Berliner Volks-Zeitung

Zweites Beiblatt
Dienstag, 7. Oktober 1913

Ueber und unter dem Wittenbergplatz.

Von [Nachdruck verboten.]
Artur Fürst.

Die westlichen Untergrundbahnen und damit der große Umsteigebahnhof unter dem Wittenbergplatz werden in einigen Tagen eröffnet werden. Wie man weiß, tobt noch immer mit unveränderter Heftigkeit der Streit der Meinungen über das Bahnhofshaus. Nun unterliegt es natürlich keinem Zweifel, daß man der Ansicht sein kann, das Gebäude hätte etwas höher oder niedriger gebaut werden sollen, statt rechteckig rund oder sechseckig oder in irgendeiner anderen polygonalen Form. Das ist Sache des persönlichen Geschmacks. Aber am Ende wären doch die Leute, die so unentwegt ihren Mund gegen diese „Verschandelung des Wittenbergplatzes" auftun, verpflichtet, sich genau über den Zweck der ganzen Anlage zu unterrichten.

In diesem sogenannten Kampf ist es ja allmählich so weit gekommen, daß man überhaupt nur noch von dem Haus auf dem Wittenbergplatz spricht und total vergißt, daß sich darunter auch noch etwas befindet. Ein Fremder, der einen richtigen Berliner heute über den Grenanderschen Bau reden hört, muß unbedingt zu der Meinung kommen, die Hochbahngesellschaft habe — idiotisch wie Verkehrsgesellschaften bei uns immer sind — ohne den allergeringsten Grund mitten auf einen bisher freien und unbeschreiblich schönen Platz ein Haus gestellt; die Stadtverwaltung von Charlottenburg habe freudig ihre Zustimmung zu diesem vollkommenen Schildbürgerstreich gegeben, und die Bewohner der Kleist- wie der Tauentzienstraße seien nun für ewige Zeiten auf das entsetzlichste geschädigt.

Da muß denn doch in aller Bescheidenheit darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese in ihren kostbarsten Besitztümern angeblich so arg beeinträchtigte Bevölkerung nichts Geringeres gewinnt, als daß eine der großartigsten Verkehrsanlagen Berlins, ein Bahnhof, der an praktischer Durchbildung und an peinlichster Rücksichtnahme auf die Bequemlichkeit des Publikums auf der Erde nicht seinesgleichen hat, der zukunftsreichste Verkehrsknotenpunkt einer Millionenstadt nun vor den Toren ihrer Häuser liegt. Auf dem Wittenbergplatz treffen schon jetzt drei Schnellbahnlinien zusammen — die Stammstrecke von Bismarckstraße—Zoologischer Garten, die Dahlem—Wilmersdorfer Bahn und die Kurfürstendammlinie —, die Vorbereitungen für den Anschluß einer vierten Strecke — durch die Nettelbeckstraße — sind bereits getroffen, so daß in den Stunden des lebhaften Verkehrs hier ein ständiges Hinaus- und Hineinfluten von Reisenden stattfinden wird. Was kann eine Stadt sich in einem ausgesprochenen Geschäftsviertel besseres wünschen? Durch eine überaus geschickte Anordnung und unter Opferung von Millionen durch die Hochbahngesellschaft sind sämtliche Strecken in gleicher Ebene in den Bahnhof eingeführt, so daß die meisten Umsteigenden nur die Breite eines Bahnsteiges werden zu überschreiten brauchen, während die übrigen, die zu einem anderen Perron hinüber müssen, eine geringe Anzahl von Stufen zu überwinden haben. Die ganze Anlage stellt, was die Sicherheit anbetrifft, geradezu ein Ideal dar. Man ist da drinnen nicht gefangen, wie sonst überall auf unterirdischen Kreuzungsbahnhöfen, sondern vermag stets mit wenigen Schritten das Freie zu erreichen.

Wenn nun die Verkehrstechniker — nicht nur die der Hochbahn, sondern auch alle unabhängigen sachverständigen Männer — erklären, daß die Bahnhofsanlage all diese großen Vorzüge nur erhalten konnte, wenn man auf dem Wittenbergplatz ein Haus darüber baute, wer hat dann noch ein Recht, über dieses Gebäude empört zu sein? Der Wittenbergplatz ist kein Heiligtum! Man sollte nicht versuchen, uns so etwas einzureden. Die Perspektive von der Kleiststraße nach der kalten und nüchternen Tauentzienstraße ist kein des unbedingten Schutzes würdiger Nationalbesitz! Man hat in Berlin seit Jahren Perspektiven verbaut und Plätze mit Häusern bestellt, ohne daß ein Mund sich zum Protest auftat. Bevor die Gedächtniskirche gebaut wurde, war auch der Auguste-Viktoria-Platz offen und frei, und über ihn hinweg gab es mehrere hübsche Perspektiven. Wer hat sich aus diesem Gesichtspunkt heraus gegen die Errichtung der Kirche gewendet? Gewiß, diese ist, wie man sie auch künstlerisch einschätzen möge, ein nicht übel placierter point de vue, aber ist es wirklich soviel reizvoller, in der anderen Richtung der Tauentzienstraße auf den Wellblechbahnhof Nollendorfplatz zu blicken als auf das neue von Professor Grenander mit großer Sorgfalt in den Details und sehr feinem künstlerischen Empfinden durchgearbeitete Wittenberghaus?

Es ist wahrscheinlich, daß dieses ganze lächerliche Gezeter bald verstummen wird, wenn die große Bahnhofsanlage erst eröffnet ist. Jeder wird dann rasch die Notwendigkeit der überbauten Verbindungsbrücke zwischen den Bahnsteigen einsehen. Es bleibt jedoch höchst bedauerlich, daß die Hochbahngesellschaft die reiche Schar der durch keine Sachkenntnis beeinflußten Protestler nicht zu einem Spaziergang durch die unterirdische Tunnelanlage in der Tauentzienstraße einladen kann. Bei einem Marsch durch diese Gleiskreuzungen, beim Anblick dieser Unterführungen, Anrampungen, Ueberschneidungen im Bauch der Erde, die alle nur dazu dienen, einen bequemen Bahnhof zu schaffen und zugleich jede Gefahr eines Zusammenstoßes von Zügen auszuschließen, beim Studium dieser glänzenden Leistung deutscher Technik würden sie vielleicht erkennen lernen, wie wenig das Haus auf dem Platz gegen diese imposanten und riesigen Bauten unter ihm bedeutet. Aus den fahrenden Zügen wird man von diesen Anlagen keinen Eindruck erhalten. Das Ingenieurwerk hat ja immer die Neigung, sich zu verstecken. Auch hier kann man die ungeheure Arbeitsleistung nur überblicken, wenn man auf nicht allgemein zugänglichen Wegen wandelt.

Die Züge nach dem Zoologischen Garten und nach Wilmersdorf-Dahlem werden auf dem Bahnhof Wittenbergplatz von demselben Gleis abfahren. Gleich hinter dem Bahnsteig liegt dann die Weiche, an der die Strecken sich trennen. Die beiden Gleise vom und zum Zoologischen Garten laufen gerade aus, die Wilmersdorflinie aber biegt nach links ab. Das eine ihrer Gleise muß also die Stammstrecke kreuzen. Damit jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist, geschieht diese Kreuzung in ungleichen Höhen, das Wilmersdorfer Gleis ist unter den Stammgleisen durchgeführt. Damit dies möglich ist, mußte der flache Tunnel ganz bedeutend abgesenkt und die alte, obenliegende Strecke über eine unterirdische Brücke geführt werden. Der Tiefstunnel liegt schon gänzlich im Grundwasser, er ist weit in den schwimmenden Boden eingewühlt, aber seine Grundfesten müssen trotzdem imstande sein, zwei Bahnstrecken mit zu gleicher Zeit darüberfahrenden Züge zu tragen.

Dieser Tiefstunnel, der zugleich nach unten und nach der Seite ausbiegt, gewährt Perspektiven, die höchst reizvoll sind. Die weiß getünchten Betonwände, die noch von den Schalbrettern, zwischen denen sie gestampft wurden, eine leichte Holzmaserung zurückbehalten haben, schwellen in mächtigen Kurven auf und nieder, scheinen in schroffen Winkeln abzustürzen, überschneiden sich in Bogen von majestätischer Krümmung. Eben noch ist der Tunnelgang eng, dann steht man plötzlich in einer weit sich öffnenden unterirdischen Halle, in die durch breite Oeffnungen das Tageslicht hereinbricht. Tief unten, in halber Höhe und hoch oben sieht man Gleise laufen. Von einem Herzpunkt des Berliner Schnellverkehrs ziehen die Schlagadern, sich verästelnd, davon. Zwischen den Tunneln, die gerade hier einander verlassen, um unter- und übereinander wegzustürzen, sind Querstollen geschlagen, von denen aus breite, bequeme Treppen zu den Notausstiegsschächten führen.

Wenn man noch eine Anzahl Meter weiter unter der Tauentzienstraße vorwärts schreitet, so hat man das Ereignis dieser unterirdischen Kurvenkreuzung zum zweiten Male vor sich. Diesmal ist es die Bahn zum Kurfürstendamm, die nach links hin abzweigt. Wiederum die unterirdische Brücke und der in die Tiefe abstürzende Tunnel. Man biegt scharf im Bogen um eine in den Raum hineinschwellende Betonwand und sieht dann die langen Säulenreihen des Tunnels unter dem Kurfürstendamm in beruhigter Geradheit vor sich. Diese gesamte Anlage ist wie die unter der Klosterstraße von dem Baumeister der Hochbahn, Bousset mit großer Energie entgegen zahllosen Schwierigkeiten durchgeführt worden. Sie darf als in jeder Hinsicht musterhaft gelten, die früher bei ähnlichen Kreuzungsanlagen stets vorhandenen Gefahrenpunkte sind gänzlich vermieden.

Wie wäre es, wenn wir künftig in Gesprächen über den Wittenbergplatz auch ein wenig das eben hier Geschilderte in Betracht zögen? Wie wäre es, wenn wir einmal die unbestreitbare Großartigkeit der technischen Anlage ein wenig hervorhöben und nicht immer bloß über das arme Haus da oben loszögen? Ich glaube, man würde dann gegen die Männer, die an dem großen Werk gearbeitet haben, gerechter sein und einer neuen großen Errungenschaft Berlins die Ehre erweisen, die ihr gebührt.

Ein falsches Bild.

Nicht Spandau, sondern Berlin.

Wie vor einigen Tagen gemeldet wurde, soll der Geschichtsmaler C. Röhling in einem Kolossalgemälde den Uebertritt des Kurfürsten Joachim II. zum Protestantismus am 1. November 1539 verewigen. Das wäre an sich weiter nichts Problematisches — aber das Bild wird von der Spandauer Kirchengemeinde St. Nicolai gestiftet, soll das neue Spandauer Rathaus schmücken und deshalb wird der geschichtlichen Wahrheit wenig löbliche Gewalt angetan. Man macht den Versuch, eine längst widerlegte historische Fälschung zu rehabilitieren und den weltgeschichtlichen Akt nach Spandau zu verlegen, während er sich in Wirklichkeit in der Berliner Stifts- oder Domkirche auf dem Schloßplatz abspielte. Die Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins, die auf diese Verdrehung der Tatsachen erneut hinweisen, bemerken hierzu:

Joachim II. starb 1571. Acht Jahre nach seinem Tode notierte Abraham Buchholzer — der Sohn des Propstes Buchholzer, der bei der Abendmahlfeier zugegen war — in seiner „Isagoge

15000 Mark
Belohnung!

sind ausgesetzt für die richtige Lösung des Maltoplasma-Preisausschreibens, das der heutigen Nummer dieser Zeitung beiliegt und an dessen Lösung jedermann teilnehmen darf. Außerdem gewähren wir folgende

Extra-Belohnungen
für sofortige Beteiligung:

1) ein elegantes, modernes Taschenfeuerzeug erhält jeder . . . 50. Einsender
2) eine Schachtel Manoli-Cigaretten (50 à 5 Pfg.) oder einen silbernen Kaffeelöffel erhält jeder . . . . . 100. Einsender
3) eine nickel-oxydierte, hochelegante Anker-Remontoir-Uhr (Herrn- oder Damen-) erhält jeder . . . . . 500. Einsender
4) ein achtel Los der Preußisch-Süddeutschen Klassenlotterie erhält jeder . . . . . 1000. Einsender

Wenn Ihre Karte, die Sie möglichst heute noch vom beiliegenden Prospekt abtrennen und ausgefüllt an uns einsenden sollten, morgen bei uns eingeht, können Sie vielleicht schon übermorgen im Besitz einer der vier Extra-Belohnungen sein.

Also beeilen Sie sich!

Offene Füsse
Krampfadergeschwüre, wenn auch veraltet u. hartnäck., schmerzhafte Wunden, unerträglich. Jucken heilt ohne Nachteil die mild wirkende „Olinda-Salbe" besonders für empfindsame Leiden. Sofort kühlend u. lindernd. Da frei von jeder Schärfe. Zahlr. Erfolge — M. 1.— u. 2.50.* Otto Reichel, Berlin 45, Eisenbahnst. 4.

Hansen-Pianos
seit 1870.
Eigen., mehrt. prämiiert. Fabrikat Katalog gratis
Gegen Teil- u. Barzahlung. Vermietung.
Blücher-Platz 2
am Halleschen Tor.

Haar-Feind von Franz Schwarzlose entfernt alle haarl. Gesichts- u. Armhaare sicher sofort u. unschädlich. Dose 2 M. Nur Berlin, Leipzigerstr. 56, Colonnaden
Enthaarung.

Ziehung am 15. u. 16. Oktober 1913
Düsseldorfer
Lotterie
100 000 Lose. 3491 Gewinne im Werte von Mark:
90000
Hauptgewinne im Werte von Mark:
50000
10000
usw. usw.
Lose à 3 M. (Porto und Liste 30 Pfennig extra)
5 Lose aus verschiedenen Tausen- M. 15.
den einschl. Porto u. Liste
Zu haben in allen Lotterie-Geschäften.
Gust. Piordte,
Essen-Ruhr.

Jeder Vogel hat verschiedene Federn, so auch der Strauss. Kaufen Sie deshalb nur
„Edelstraussfedern"
Solche kosten: 40 cm lg., 20 cm brt., nur 10 M.
50 " " 20 " " 15 "
60 " " 25 " " 25 "
Schmale Federn 40-50 cm lg. 1.—, 2.—, 3.— M.
Alle Federn, schwarz, weiss u. farbig, fertig z. Aufnehm. Nur zu haben bei
Hesse, Dresden, Scheffelstr.
Zurückgeh. Blumen 1 Karton voll nur 3 Mk.*

Entweder Kathreiners Malzkaffee oder gar keinen! Ich lasse mich nicht täuschen! Ich kenne den echten Kathreiners Malzkaffee nicht nur am geschlossenen Paket mit Kneipp-Bild, sondern auch an seinem Wohlgeschmack und würzigen Aroma.