

DER EISERNE PFAD, WO ER ZUR RAST EINLADET.

Erneut lichten sich die Wolken, zu unseren Füßen erhebt sich die Halle des Anhalter Bahnhofs zu Berlin (Bild 374) mit der dreifachen Überschneidung seiner Zufahrtsgleise mit der Hochbahn und dem Landwehrkanal (Bild XXIV) im Hintergrund. Über den bloßliegenden Nerven gleichenden Gleissträngen des Schlesischen sowie ehemaligen Ostbahnhofs zu Berlin (Bild 375) begegnet unserem Sonnenvogel der Silberfisch der „Schwaben“; nicht lange, und vor dem Spiegel des Alsterbeckens taucht die stolze Spitzbogenhalle des Hamburger Hauptbahnhofs (Bild 376/77) als die weitest gespannte Bahnhofshalle Deutschlands von 73 m Stützweite auf, um bald darauf dem schmucken Backsteinbau des benachbarten Hauptbahnhofs zu Altona (Bild 378) Platz zu machen. Ein Durchblick durch den Tunnel der Paul-Heyses-Hasenstraße unter sämtlichen Betriebsgleisen des Hauptbahnhofs zu München (Bild 379) oder durch das kassettierte Kreuzgewölbe von Schalter- und Durchgangshalle des neuen Karlsruher Hauptbahnhofs (Bild 380) zeigen, daß es neben der Gesamtübersicht aus der Vogelschau noch andere Mittel gibt, die Größe und Bedeutung eines modernen Bahnhofs empfinden zu können.

Ist es schon viel, wenn der meist hastig dem Ausgang zustrebende Durchschnittsreisende einen Blick für diese Kunstbauten des eisernen Pfades übrig hat, die des eisernen Pferdes, das ihn mit so großer Schnelligkeit pünktlich an das Ziel gebracht hat und in seinen Stallungen nun auch der wohlverdienten Ruhe und Pflege bedarf, werden selten beachtet. Unser vordem über Hannover (Bild 390) und Berlin (Bild 391) kreisende Sonnenvogel hat auch diese bald teil-, bald vollringförmigen Ruhestätten des eisernen Pferdes zu entdecken gewußt, während ein Abstecher nach Vohwinkel (Bild 388) und Bruchsal (Bild 389) eine Vorstellung von der Inneneinrichtung und Freundlichkeit dieser schmucken Stallungen gibt.

Der freie, durch kein irdisches Hindernis gehemmte Weg, der unserem Sonnenvogel im Ätherblau offenstand, er war dem eisernen Pferd nicht beschieden, das sich seinen Pfad oft mühsam in hartem Kampf des Menschen mit den Elementen der Natur erst erzwingen mußte. Stellte doch schon der Bau der Manchester—Liverpool Railway eine solche, alle heutigen Kunstbauten, wie Damm und Einschnitt, Brücke und Tunnel umfassende Aufgabe dar, deren erfolgreiche Lösung durch Stephenson in der Überschreitung des Katzenmoors und dem Durchstich der Felsmassen des Edge Hill und Olive Mount, in der Überbrückung des Irwell- und Shankey-Tales und in der unterirdischen Tunneleinführung der Linie in die Stadt Liverpool um so bewundernswerter ist, als man über derartige Bauten wegen ihrer Neuheit noch keinerlei Erfahrungen besaß. Ebenso wie die mittelalterlichen Stadtmauern der späteren Ausdehnung dieser Städte lange Zeit einen einengenden Ring entgegenstellten, so bildeten auch die Häuserreihen der ohne Rücksicht auf die kommende Verkehrsentwicklung anfangs angelegten Städte oft ein schwierig zu umgehendes Hindernis. Nicht selten aber entstehen durch das Hinzutreten noch weiterer Verkehrslinien drei-, ja sogar mehrfache Kreuzungen, die, wenn sie nicht aus dringender Notwendigkeit heraus entstanden wären, fast wie eine Laune des Zufalls erscheinen.

Neben der bereits in der Nähe des Anhalter Bahnhofs zu Berlin (Bild 374) ersichtlichen dreifachen Überschneidung seiner Zufahrtsgleise mit der Hochbahn und dem Landwehrkanal (Bild XXIV), an die sich gleich ein zweites Eisenbahnwunder, die Fahrt der Hochbahn durch die als Torhaus ausgebildete Ecke ihres eigenen Kraftwerkes in der Einfahrt zum Kreuzungsbahnhof Gleisdreieck anschließt, weist die Reichshauptstadt im Anschluß an die Überbrückung des Humboldthafens eine nicht weniger interessante Überschneidung in dem „Bahnhof über dem Bahnhof“ des Lehrter Stadt- und Fernbahnhofs (Bild 392) auf. Die Überschneidung zweier Gleisbündel der Reichsbahn unter den Straßenbahngleisen der Falkenbrücke am Hauptbahnhof zu Dresden (Bild 393) findet in der unter der Wallstraßenbrücke zu Ulm (Bild 397) ein ähnliches Gegenstück, das durch seine geschickte Aufnahme, perspektivisch in der Achse des Ulmer Münsters gesehen, noch an Reiz gewinnt. Als die verwickelteste Kreuzung in der Einfahrt von Bahnhöfen ist wohl der Rattenkönig von sieben Brücken über der Kleinen Reglitz bei