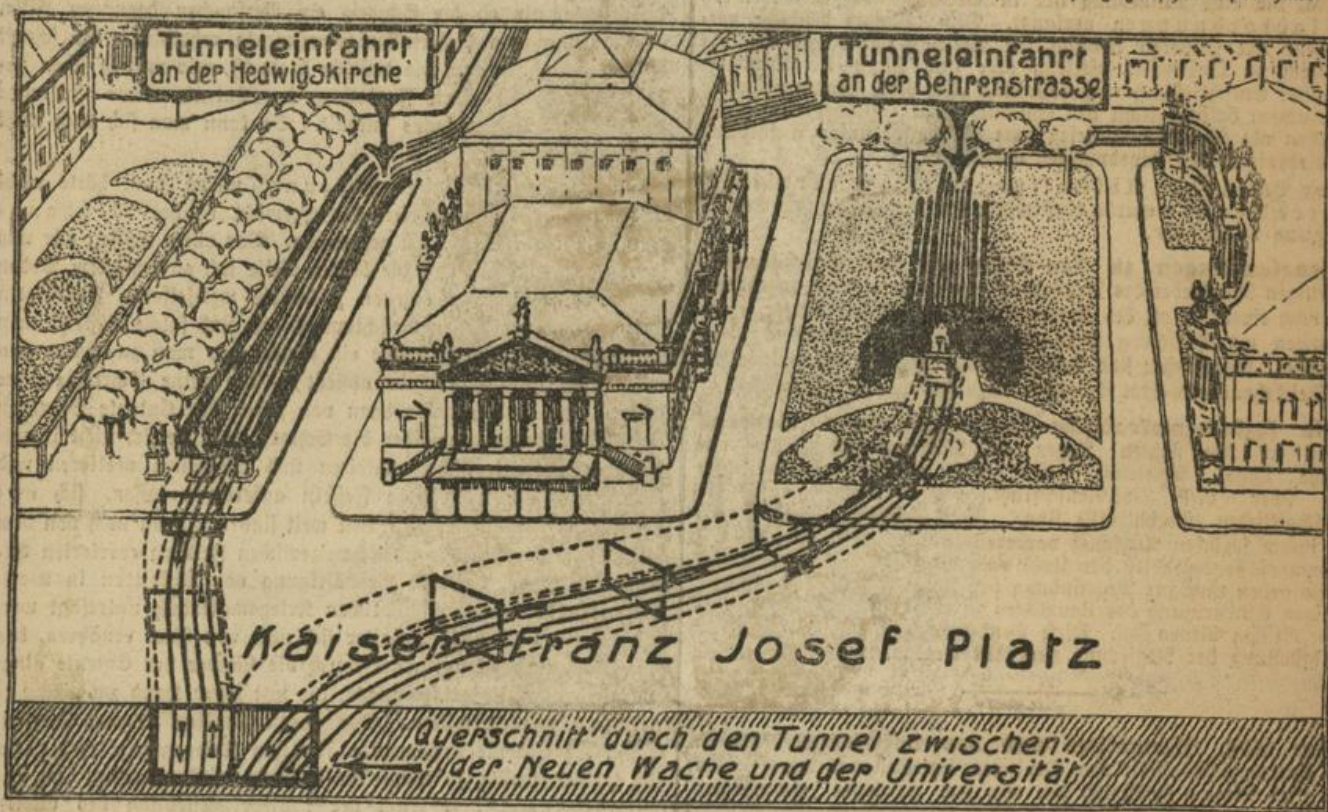


Die Fertigstellung des Lindentunnels.

Wie lang ist's her, daß das geflügelte Wort „Drunter durch, nicht drüber hinweg“ gesprochen wurde? Volle 15 Jahre. Jetzt endlich soll es sich trotz aller Hemmnisse, die die gewaltigen Kriegsereignisse brachten, verwirklichen. Die Straße „Unter den Linden“ wird bald wieder gleisfrei werden, ohne aber — wie bis zum Jahre 1894 — das Berliner Straßenbahnnetz auf einer Länge von mehr als 2 Kilometer in einen nördlichen und südlichen Teil zu zerschneiden. Lange genug hat die Leitung der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft um eine Lindentreuzung gekämpft; die Bestrebungen gehen bis auf das Jahr 1875 zurück. Doch was nach langwierigen Verhandlungen auch erreicht wurde, konnte auf die Dauer nicht genügen. Der Strom der aufgestauten Straßenbahnen, die sich durch eine kleine Durchgangsöffnung beim Kaiser-Franz-Josef-Platz drängen, ist gar zu stark geworden. Nun sollten die beiden städtischen Straßenbahnen, die heute in der Mittel- und

Behrenstraße, nahe beieinander und doch bisher einander unerreichbar enden, zu einer durchgehenden Linie (Pantow—Treptow) vereinigt werden. Ein weiterer Ausbau der städtischen Linten war geplant. Das ließ sich nicht gut durch weitere Kreuzung der „Linden“ erreichen. Kein Wunder, daß ein Plan, der eine solche zweite Kreuzung der „Linden“ im Zuge der Charlottenstraße (später im Zuge der Kanonierstraße) erstrebte, vom Kaiser nicht gebilligt wurde. Die betreffende Zeichnung erhielt die Randbemerkung: „Rein, wird unterirdisch gemacht.“ (Daraus entstand dann später das geflügelte Wort: „Drunter durch, nicht drüber hinweg.“)

Geh. Baurat Krause, der Stadtbaurat für Tiefbau, hatte 1905 den ersten Entwurf eines zunächst nur zweigleisigen Tunnels ausgearbeitet. Es war darin eine Ueberschreitung der Linden von der Neuen Wache nach der alten Bibliothek zu und eine Entwicklung der südlichen Rampe auf dem Platz zwischen Opernhaus und



Bibliothek vorgesehen. Zu einer grundsätzlichen Entscheidung kam es aber erst im Jahre 1912, nachdem der große Untertunnelungsplan der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft vom gleichen Jahre und das neue Verkehrsprogramm der Berliner Stadtgemeinde vom Jahre 1908 noch eine Reihe neuer Gesichtspunkte in die Angelegenheit hineingetragen hatten. Man war sich darüber klar geworden, daß die Verkehrsbedürfnisse einen viergleisigen Tunnel forderten.

Der Bau dieses viergleisigen Tunnels vollzog sich — nicht etwa, weil örtliche Bodenverhältnisse es durchaus bedingten, sondern allerlei andere Bedenken mitsprachen — ganz eigenartig. Anstatt einer einzigen Tunnelröhre entstanden zwei unterirdische Durchlässe. Der eine, der östliche, in der Hauptsache der Großen Berliner Straßenbahn vorbehaltene Tunnel, nimmt zwischen Opernhaus und Prinzessinnen-Palais am Hause Hinter der Katholischen Kirche seinen Anfang. Die von der Französischen Straße kommenden Wagen machen gegenüber der Hedwigskirche eine kleine Schwentung nach rechts und fahren dann auf einer längs der Gartenmauer des Palais angelegten Rampe zum Tunnel hinab, der sich bis zum neuen Flügelanbau der Universität erstreckt. Hier beginnt wieder eine im Verhältnis von 1:20 ansteigende Rampe, die an der Singakademie entlang führt und bis zur Dorotheenstraße reicht, wo die Niveau-Gleise nach rechts und links abzweigen. In den westlichen Tunnel, der vorwiegend für die städtische Straßenbahn bestimmt ist, gelangen die Wagen von der Markgrafen- und Behrenstraße. Die Rampe beginnt am Gebäude der Dresdner Bank und geht parallel zur Bauflucht, der

ehemaligen Igl. Bibliothek bis zum Denkmal der Kaiserin Augusta. Der anschließende Tunnel beschreift unter dem Fahrdamm der „Linden“ eine flache S-Kurve und mündet an der Rampe, die im Zuge des alten Festungsgrabens nun alle vier Gleise aufnimmt. Die Gesamtlänge der östlichen Verbindung von der Dorotheenstraße bis zur Straße „Hinter der Katholischen Kirche“ ist 354 Meter, die westliche bis zur südlichen Begrenzung der Gartenanlagen auf dem Kaiser-Franz-Josef-Platz 380 Meter, die viergleisige Strecke von Dorotheenstraßen bis zur Tunnel-spaltung 184 Meter lang. Die überdeckte eigentliche Tunnelstrecke im Ostzweig besitzt 123, im Westzweig 187 Meter Länge. Nördlich erstreckt sich die viergleisige Rampe auf 126 Meter, während die südlichen Rampen östlich 105, westlich 77 Meter besitzen.

Die Kosten für den Tunnel, um dessen Entwürfe und Ausführung sich neben Stadtbaurat Krause namentlich Magistratsbaurat M. Reumann bemüht hat, wurden auf rund 3,25 Millionen Mark veranschlagt; davon entfällt 1 Million Mark auf die Entschädigung an die Universität für die Benutzung des Kastanienwäldchens. Von den Sicherheitsvorrichtungen im Tunnel, durch den bei voller Ausnutzung 240 Wagen nach beiden Richtungen in der Stunde gehen können, den Absaugungsvorrichtungen für das Grundwasser, der Untersahrung der Denkmäler (Bilcher und Kaiserin Augusta), dem Neubau der Eisernen Brücke, der im engsten Zusammenhange mit dem Tunnelbau steht, ein ander Mal.

Jedenfalls bedeutet die Eröffnung des Linden-Tunnels eine gewaltige Verkehrsverbesserung für die Reichshauptstadt. o. e.