

ist. Dies geschah aber bereits bei Beginn der Verhandlungen zwischen diesem Ministerium und der Stadt, lange ehe die Konzession erteilt worden war. Seitens der Stadt ist gegen diese Festsetzung nichts eingewendet worden; in dem von der Großh. Bürgermeisterei am 14. August 1896 vorgelegten Erläuterungsbericht zu dem Entwurf der Bahn heißt es wörtlich: „Die mittlere Geschwindigkeit ist innerhalb der Stadt im allgemeinen zu 10 Kilometern in der Stunde in Aussicht genommen, auf der Strecke Ernst-Ludwigsplatz, Marktplatz, Schulstraße soll nur mit 8 Kilometern Geschwindigkeit gefahren werden, so daß sich die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von 12 Kilometern pro Stunde bei kurzen Aufenthalten an den Haltestellen ermöglichen läßt“. Trozdem also vorher eine Meinungsverschiedenheit über die anzuwendende Geschwindigkeit nicht bestand, zeigte es sich bald nach der Eröffnung des Betriebes, daß fast durchweg zu schnell gefahren wurde. Da seitens der Stadt ein Antrag auf Aenderung der festgesetzten zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht gestellt worden ist, mußte angenommen werden, daß von der Betriebsleitung oder den Wagenführern eigenmächtig die erlassenen Vorschriften außeracht gelassen würden. Es wurde daher verfügt, daß diese Vorschriften in die gedruckte Dienstsanweisung für die Wagenführer aufgenommen werden sollen. Daß eine Vorschrift, so lange sie besteht, auch befolgt werden muß, ist selbstverständlich; es brauchte daher auch nicht besonders verfügt zu werden, daß die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit strenge eingehalten werden müsse. Wenn bei der von vornherein festgesetzten Fahrgeschwindigkeit der ebenfalls von Anfang an in Aussicht genommene $7\frac{1}{2}$ Minutenbetrieb nicht durchgeführt werden kann, so entspricht eben die Bahnanlage nicht den gestellten Bedingungen. Schließlich ist darauf hinzuweisen, daß für die elektrischen Bahnen in den anderen deutschen Städten fast überall die Fahrgeschwindigkeit von 200 Metern in der Minute als Regel gilt. So ist es z. B. in Wiesbaden, in Barmen, im Innern von Berlin; in Stuttgart sind im allgemeinen nur 180 Meter in der Minute gestattet. Die Verhältnisse liegen in Darmstadt keineswegs besonders günstig. Abgesehen von der Rheinstraße und den freien Plätzen sind die von der Bahn durchzogenen Straßen verhältnismäßig eng und dabei vielfach gekrümmt; auf langen Strecken liegen sie in starken Gefällen, auf denen es unmöglich ist, einen Wagen bei großer Geschwindigkeit rasch anzuhalten. Es liegt daher auf der Hand, daß allein die Rücksicht auf die Sicherheit des Straßenverkehrs, auf Vermeidung der bei elektrischen Bahnen leider ziemlich häufigen Unglücksfälle für die getroffene Festsetzung maßgebend war“.