

Drehgestellen); solche sollen nicht mehr beschafft werden, sondern nur noch vierrädrige Personenwagen. Die letztgenannte Bahn hat nur vierrädrige Wagen.

In den Zügen werden der erste und letzte Abtheil nur von den Zugbeamten besetzt als Schutzabtheil. Durchgehende Zugstangen sind bei den älteren nicht vorhanden. Der Raum zwischen den Wagenkasten ist sehr klein. Buffer sind nur an der einen Seite des Wagenkastens vorhanden.

(Ausführlicheres über die unterirdischen Bahnen Londons: Siehe Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure 1891.)

2. Nebenbahnen auf Strafsenkörpern, oder Strafsenbahnen.

§ 124. Allgemeines über Strafsenbahnen. Mit dem Namen Strafsenbahnen bezeichnen wir hier solche Bahnen, welche im Wesentlichen auf vorhandenen Strafsen, öffentlichen Wegen gelagert sind, sonach keinen besonderen Bahnkörper erfordern.

Bei Herstellung der Nebenbahnen mit besonderem Bahnkörper war man bestrebt, die Anlagekosten möglichst zu verringern; diese letzteren werden ganz bedeutend noch dadurch vermindert, daß man für Herstellung der Bahn eine vorhandene Strafsen benutzt.

Es kommen nun Nebenbahnen bzw. Lokalbahnen vor, welche theilweise vorhandene Strafsen als Bahnkörper benutzen.

Derartige Bahnen sind z. B. die Broelthalbahn (Preussische Rheinprovinz), die Bahn von Ocholt nach Westerstede (Oldenburg), Wilkau-Kirchberg (Königreich Sachsen) u. A.; dieselben sind aber bereits bei den schmalspurigen Bahnen erwähnt und sollen deshalb hier auch nicht weiter in Betracht gezogen werden.

Vielmehr sollen, wie vorhin angegeben, hier nur solche Bahnen besprochen werden, deren Oberbau ganz oder nur mit geringen Ausnahmen auf einer vorhandenen Strafsen, sei es innerhalb oder außerhalb der Städte, gelagert ist.

Während die Eisenbahnen schon eine Entwicklungsperiode von etwa 50 Jahren hinter sich haben, sind Strafsenbahnen erst seit etwa 20 Jahren im Betriebe.

Das Verhältniß der Betriebslänge der Eisenbahnen und der Strafsenbahnen ist sehr verschieden in den einzelnen Ländern, wie sich aus der auf S. 158 oben folgenden Zusammenstellung ergibt.

Man ersieht aus derselben, daß die Entwicklung der Strafsenbahnen in einigen Ländern, z. B. Italien, Holland, schon sehr große Fortschritte gemacht hat, während andere Länder, wie z. B. Rußland, eine geringe Zahl von Kilometern an Strafsenbahnen besitzen.

Die ersten Stadtstrafsensbahnen bestanden in Deutschland seit dem 22. Juni 1865 in Berlin (Strecke Kupfergraben-Charlottenburg), seit dem 16. August 1866 in Hamburg.