

vergleicht, das weitaus sicherste Beförderungsmittel bieten. Dieses Resultat kann sich kaum zu Ungunsten der Dampftramways ändern, da die Betriebssicherheit dieser gegen die der Vollbahnen ausserordentlich durch die zur Anwendung kommenden weit geringeren Zuggeschwindigkeiten erhöht wird.

Die Ursachen, weshalb noch vielfach über diesen Gegenstand irrige Ansichten zu herrschen scheinen, beruhen offenbar in dem Umstande, dass selbst unbedeutende Unglücksfälle und Betriebsstörungen auf Eisenbahnen alsbald durch Telegraphen und Zeitungen bis in die weitesten Gegenden hin verbreitet werden, während durch Wagen und Pferde entstandene Unfälle kaum im Weichbilde der eigenen Stadt zur allgemeinen Kenntniss kommen.

Wir können uns der aus unseren Erfahrungen und auf unseren Reisen gewonnenen Ueberzeugung nicht verschliessen, dass es in belebten Städten und auf verkehrsreichen Chausseen kein besseres Mittel sowohl zur Erleichterung des Verkehrs, als auch zur Verhütung von Unglücksfällen giebt, als die Anlage von Strassenbahnen, deren Betrieb durch Locomotiven dabei wieder sicherer ist als durch Pferde.

Halle, Juli 1882.

R. Koch.

#### Auszüge aus technischen Zeitschriften.

Von Richard Koch.

1. Die „Annales des Mines“ bringen in ihrer 4. Lieferung des Jahrganges 1881 auf Seite 318 bis 340 ein Decret vom 6. August 1881, welches zur Erläuterung des Gesetzes vom 18. Juni 1880 dient und hauptsächlich die Anlage und den Betrieb von Dampftramways behandelt.

Nach den Constructionsbedingungen solcher auf dem Strassenkörper liegenden Bahnen darf die grösste Breite der Locomotiven und Wagen sowie der Ladung höchstens  $2\frac{1}{2}$  mal so gross sein wie die Spurweite, und in keinem Falle ein Maass von 2,8 m überschreiten; die grösste, durch das rollende Material eingenommene Breite, incl. der Trittbretter, Laternenstützen etc. darf höchstens um 0,3 m grösser sein als obiges aus der Spurweite abgeleitetes Maass. Für die normale Spurweite beträgt die grösste zulässige Höhe der Fahrzeuge 4,2 m.

Liegen mehrere Gleise nebeneinander, so soll zwischen den am meisten vorspringenden Theilen der einander passirenden Fahrzeuge ein freier Spielraum von nicht unter  $\frac{1}{2}$  m verbleiben.

Bezüglich der Unterhaltung und des Betriebes wird bestimmt, dass die Locomotiven mit so kräftigen Bremsen auszurüsten sind, dass sie bei einer Geschwindigkeit von 20 km pro Stunde und in einem Gefälle von 1:50 ohne Hülfe der Wagenbremsen den Zug auf 20 m Entfernung zum Stehen bringen können. Ausser