

Bezüglich der Notiz, dass das System Haarmann für die ferneren Ausführungen in Berlin bestimmt sei, ist zu bemerken, dass diese Absicht vielleicht einseitig erhofft wird. Nach erhaltener Mittheilung hatte die Stadt-Bauverwaltung jedoch bis Mitte März d. J. darüber noch keinen Beschluss gefasst, ob der Oberbau Haarmann oder ein anderes System für die diesjährigen Neubauten zur Anwendung kommen soll.

Wenn ich nun zum Schluss noch meine persönliche Ansicht über die Veranlassung zu der Polemik im III. Jahrgang Heft 1, in die Herr Director Haarmann hineingedrängt worden zu sein behauptet, aussprechen darf, so erscheint sie mir nicht so bedeutend, dass es dieser umfangreichen Abwehr bedürft hätte.

Herr Haarmann scheint vielmehr die Gelegenheit für günstig gehalten zu haben, wiederum einmal die Argumente gegen die Angriffe des Herrn Böttcher aus früheren Jahren, die bereits in den verschiedenen Zeitschriften mit ziemlich gleichem Refrain mehrfach zu lesen waren, zu Nutz und Frommen aller Erbauer von Strasseneisenbahnen in ein harmonisches Ganze zusammen zu fassen und diese Argumente mit einer Menge Atteste zu unterstützen, deren Anführung eigentlich weniger nothwendig war, da ja mit einer gewissen Regelmässigkeit in den Börsenblättern Artikel erscheinen, die, sei es in einfacher Notizform oder in wohlwollender und rühmender Fassung den Namen des Herrn Haarmann nie unerwähnt lassen und auf diese Weise gewissermaassen das System Haarmann glorificiren; doch ein Sprichwort sagt: „Höff kann seinen Malzextract anpreisen wie er will.“

Breslau, den 17. April 1883.

XVIII.

Die Tramways in den Niederlanden.*)

Von Henri Boers zu Utrecht.

Redacteur der „Locomotive“, Wöchenschrift des Niederländischen Vereins für Localbahnen und Tramways.

(Fortsetzung und Schluss.)

Die Niederlanden sind bekannt als das Land, das neben Italien den Ruhm des Vorwärtstrebens auf diesem Gebiete theilt und es verträgt sich damit nicht das aller, *laissez passer* der holländischen Natur. Es ist aber nicht allein der Ruhm, welcher einen Antrieb zur Hebung der Landgemeinden durch neue billige und bequeme Abfuhrwege geben soll, sondern es ist Pflicht von Allen, die es wohl mit dem Vaterlande meinen. Was soll geschehen? In Beantwortung dieser Frage wollen wir zunächst sehen, wie es möglich ist, eine lohnende Netto-Einnahme zu erhalten.

Allgemeines. Eben so wenig wie man Ingenieur oder Baumeister werden kann ohne das Fach gehörig gelernt zu haben, eben so wenig wird man sofort ein tüchtiger Tramway-

*) Beziehen sich auch die nachstehenden Betrachtungen im Wesentlichen auf die Verhältnisse in den Niederlanden, so dürften dieselben doch auch für andere Länder Interesse bieten, da zweifellos die Tramways und besonders die Dampftramways für reine locale Transportbedürfnisse immer mehr Anwendung finden werden.

Die Redaction.