

- 3) Vieh von den Bahnhöfen in denselben Wagen, in welchen es ankommt, ohne umzuladen, wenn es verlangt wird, zu transportiren;
- 4) leichte Packete am Tage und schwerere Güter in der Nacht zwischen den Bahnhöfen und der Stadt Hamburg zu befördern.

§ 16.

Wie bemerkt, beabsichtige ich, auch in Hamburg, nach Erlangung der erforderlichen Concession, Strasseneisenbahnen anzulegen und ich lasse diese Broschüre hier erscheinen, weil ich glaube annehmen zu dürfen, dass viele Einwohner dieser Stadt die Einführung einer so gemeinnützigen Einrichtung wünschen; auf der andern Seite wird dieselbe jedoch wahrscheinlich auf den Widerstand Solcher stossen, deren Interessen, wenn auch nur für den Augenblick, dadurch berührt werden, sowie Solcher, welche der Ausführung von Verbesserungen abhold sind, nur aus dem Grunde, weil sie Neuerungen in denselben erblicken, deren wahren Werth sie nicht zu schätzen vermögen.

Mit Rücksicht auf die verschiedenen Meinungen für und wider die Einführung von Strasseneisenbahnen in Hamburg, will ich diese Stadt mit andern in Vergleich bringen, wo dieselben bereits eingeführt sind oder binnen Kurzem in Wirksamkeit treten werden. Die Erfahrung hat gelehrt, dass Pferdebahnen in Strassen von selbst nur 16 Fuss Breite, ohne den gewöhnlichen Verkehr zu beeinträchtigen, und sogar mit Bequemlichkeit auf einer geneigten Ebene von 1 zu 20, gelegt werden können.

Die Bahnen, die ich in Hamburg und Altona zu bauen gedenke, laufen durch Strassen, die „alle“ mehr als 17 Fuss Breite haben (s. die Karte von Hamburg-Altona), indem die engste Strasse in Altona, der Grund, 17' 9" und der Speersort in Hamburg 18' 10" hat, und die grösste geneigte Ebene der alte Steinweg in Hamburg mit 1 zu $28\frac{1}{3}$ ist. Wenn man diese Strassen mit den auf Seite 14 dargestellten Strassen Bostons vergleicht, so wird es offenbar, dass Hamburg für den Betrieb wie für