

halten war, und endlich ist die Oertlichkeit eine solche, wo man keine Strasseneisenbahn legen sollte, weil sie die Hauptstrasse für den Adel und die reicheren Classen ist, die in ihren eigenen Wagen sich von ihren Wohnungen nach den Parlamentshäusern und zurück begeben. Es ist eine allgemeine Regel, dass Strasseneisenbahnen nicht durch Localitäten geführt werden müssen, die hauptsächlich von Privatfuhrwerken frequentirt werden, und ebensowenig durch die Hauptstrassen, wo sich die meisten Läden befinden, wenn diese Strassen nicht eine sehr grosse Breite haben, die allen Arten des Verkehrs gestattet, sich ungenirt neben einander zu bewegen, wie z. B. in Berlin unter den Linden.

Diese beiden Punkte müssen Unternehmer von Strasseneisenbahnen nie ausser Acht lassen, und aus diesem Grunde werde ich z. B. in Kopenhagen keine Linie durch die Oestergade oder in Hamburg durch den Neuenwall, den Jungfernstieg und die Promenaden um die Binnen- und Aussenalster führen.

§ 17.

*Vortheile des
Strasseneisen-
bahn-Systems.*

Ich habe in den vorigen Paragraphen alle Einwände aufgeführt, die wider die Strasseneisenbahnen erhoben werden könnten, und zugleich versucht, die Mittel anzugeben, durch welche diesen Einwänden begegnet und ohne Schwierigkeit und Unbequemlichkeit abgeholfen werden kann. Ich will nun auf *die Vortheile* aufmerksam machen, welche das Strasseneisenbahn-System dem Publikum im Allgemeinen, und besonders den Bewohnern der Städte und Vorstädte, wo dasselbe eingeführt wird, bietet, Vortheile, die sich durch die Resultate, welche sich bei den jetzt in Amerika und Europa in Betrieb befindlichen Strasseneisenbahnen herausgestellt haben, nachweisen lassen.

Das Strasseneisenbahn-System ist nicht allein eine Verbesserung der jetzigen Beförderung durch Omnibus, es arbeitet auch den Dampfisenbahnen in die Hände, indem es entlegene Städte und Dörfer in eine leichtere