

Berlin besteht schon seit längerer Zeit der Entwurf, die Stadt- und Ringbahn mit ihrer großen Ausdehnung und ihrem gewaltigen Verkehr in eine elektrische Bahn umzugestalten. Eine andere Stadtbahn in Berlin, die Hoch- und Untergrundbahn, eine Schöpfung der letzten Jahre, ist gleich als elektrische Bahn eingerichtet worden und hat alle Zweifel an der Überlegenheit des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetriebe für Stadtbahnen überzeugend beseitigt.

Das Streben nach möglichster Vereinfachung der Anlage und dem Anpassen der letzteren an die örtlichen Verhältnisse hat zu mannigfachen Gestaltungen und Einrichtungen der elektrischen Stadt- und Straßenbahnen geführt.

So hat man zur Ersparung von Raum, namentlich auf Strecken, bei denen die Verkehrs- oder die Straßenverhältnisse die Anlage der gewöhnlichen zweigleisigen Bahnen nicht zugänglich erscheinen ließ, die Einschienenbahn angewendet. Der Einwurf, daß die Vorzüge dieser Bahn sich in der Theorie sehr gut ausnehmen, in der Praxis dagegen nicht zur Geltung kommen, ist nicht stichhaltig und bei verschiedenen Bahnen widerlegt worden. Es sind daher nicht Bedenken technischer Natur, welche sich einer allgemeineren Einführung dieses Systems entgegenstellen. Die Einschienenbahn sieht etwas unsicher aus, sie macht den Eindruck des Ungewohnten und mag auf gewisse Gemüter beängstigend wirken. Aus diesem Grunde fällt es ihr schwer, sich einzubürgern und die schwerfälligen Zweischienenbahnen in den Großstädten zu verdrängen. In der Schwesterstadt Elberfeld-Barmen hat sich die seit einigen Jahren bestehende einschienige Schwebebahn glänzend bewährt und bewältigt den großen Verkehr sicher und ohne jede Störung. Hier hängen die Wagen an einer einige Meter über der Straße angebrachten Schiene, auf der sie sich durch elektrischen Antrieb fortbewegen.

Während man in Europa die Schwebebahnen vorzieht, macht man in Amerika Versuche mit eingleisigen Bahnen, die auf einer liegenden Schiene laufen. Damit der Wagen nicht umkippt, muß er seitlich gestützt werden, wozu besondere Führungsschienen erforderlich sind.

In Fällen, wo der Verkehr kein starker ist, hat es die Elektrotechnik verstanden, ein noch einfacheres Beförderungsmittel in der gleislosen elektrischen Bahn ausfindig zu machen, die geeignet ist, dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis ohne die großen Anlagelkosten Rechnung zu tragen.

Wo eine elektrische Zentrale vorhanden ist, können durch diese Bahnen auf einfache und billige Art eine beliebige Anzahl Ortschaften unter Benutzung der vorhandenen Straßen verbunden werden.