

Als Unterbau der Schienen und des Pflasters im Straßenbahnstreifen, d. h. zwischen den äußeren Schienen und 30 cm außerhalb von ihnen, wird im allgemeinen bei endgültiger Pflasterung der Straßen Beton mit Mischung des Zements und Kieses von 1 : 7 und bei den Schienen von 1 : 3 verwendet. Zur Erzielung eines guten Pflasteranschlusses wird der Raum zwischen Schienenkopf und Schienensfuß mit fertig auf die Baustellen gebrachten Betonstücken ausgefüllt und im übrigen der Zwischenraum zwischen Schiene, Pflaster und Beton mit bituminöser Masse heiß ausgegossen. Die feste Lage der Schienen wird durch eine Verankerung im Beton tunlichst gesichert. Die Abb. 870 bis 872 zeigen die Anordnung der Straßenbahngleise mit 15 und mit 20 cm hohen Schienen bei Stampfasphalt und Reihensteinpflaster.



Abb. 873. Schutzvorrichtungen der Straßenbahnwagen.

Die Pflasterunterhaltung in dem bei zweigleisigen Straßenbahnstrecken von rund 4,8 m breiten Streifen liegt den Straßenbahngesellschaften ob; sie wird bei Steinpflaster im allgemeinen von ihnen selbst und nur bei Verzögerung notwendiger Wiederherstellungen durch den Staat ausgeführt. Bei Asphaltpflaster wird die Unterhaltung durch die Asphaltgesellschaften, die die Pflasterung ausgeführt haben, auf Grund des mit ihnen staatsseitig geschlossenen Ausführungs- und Unterhaltungsvertrages gegen einen festen Jahresbetrag von 1 bis 1,30 Mark für das Quadratmeter ausgeführt. Die durch lose Schienenlage bedingten Wiederherstellungen werden von der Straßenbahngesellschaft besonders vergütet.

Um dem auf einigen Strecken und zu bestimmten Tageszeiten, z. B. morgens bei Beginn der Arbeits- und Geschäftszeit, sich stark sammelnden Verkehr gerecht zu werden, werden Züge aus einem Triebwagen und bis zu zwei Anhängewagen gebildet; ferner wird von