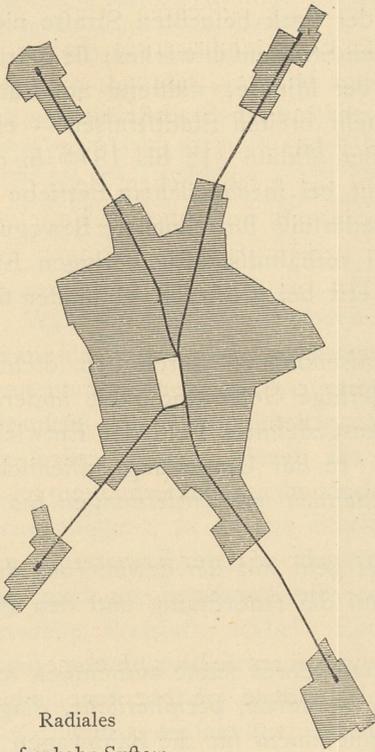
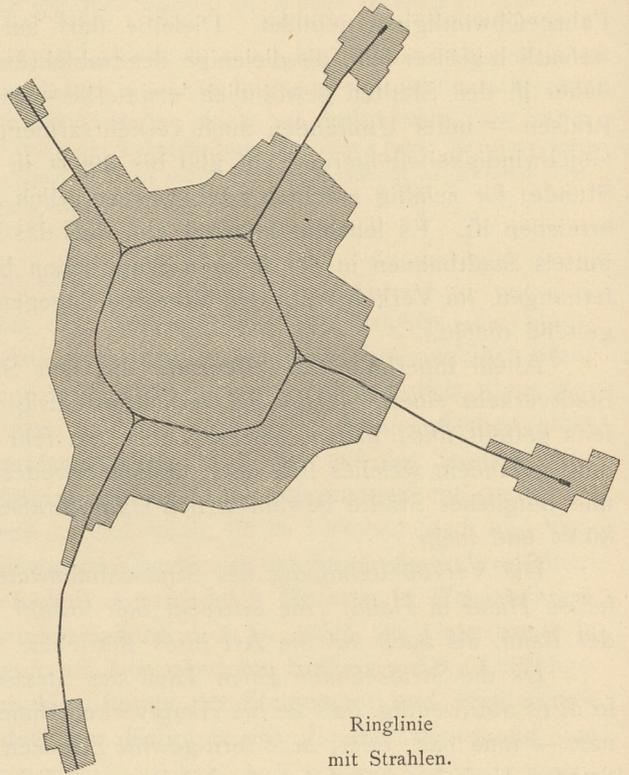


Fig. 472.



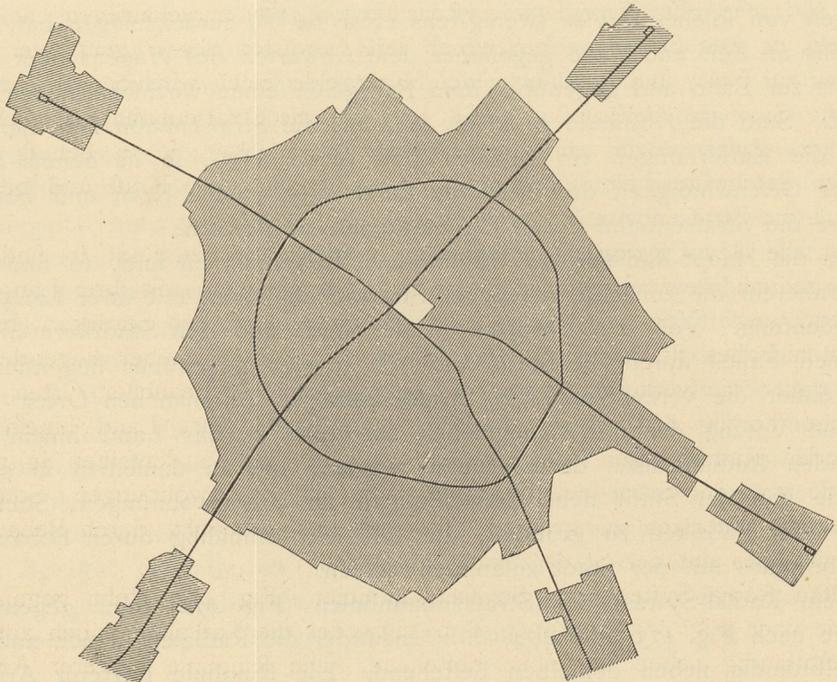
Radiales
Straßenbahn-System.

Fig. 473.



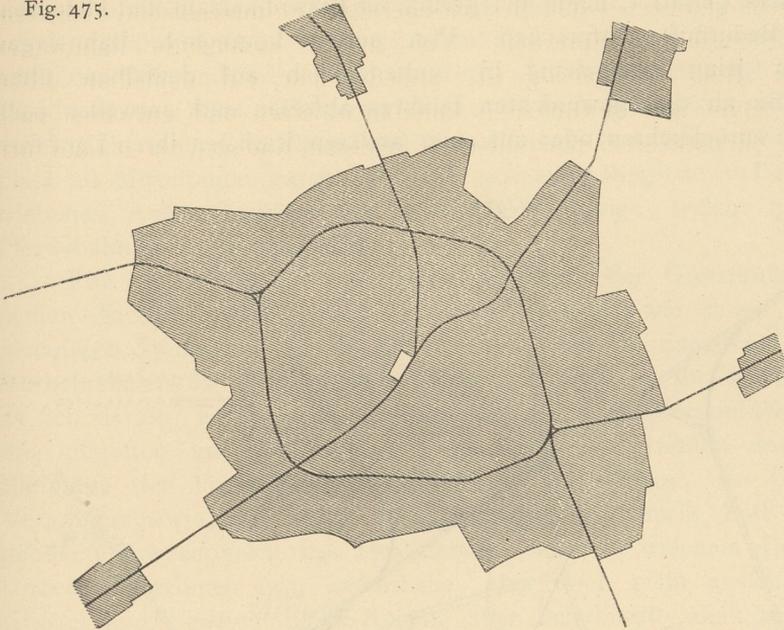
Ringlinie
mit Strahlen.

Fig. 474.



Radial-System und felbständige Ringlinie.

Fig. 475.



Combinirtes Strafsenbahnnetz.

(Selbständige Radialen, selbständige Ringlinie und Ringlinie mit Strahlen.)

reichend groß ist, um den peripherischen Umweg auf der Strafsenbahn dem kürzeren Fußwege in der Durchmesserlinie oder Sehne vorzuziehen. Dagegen kann der die Radialen aufnehmende Ring (Fig. 473), welcher zur Nothwendigkeit wird, wenn das Strafsennetz des eng bebauten Stadtkernes das Durchlegen

wenigstens 150000 bis 200000 Einwohnern, da in minder großen Orten der Ringverkehr nicht ausgebildet ist. Die Berliner Ringbahn hat etwa 4, die Hamburger Rundbahn etwa 2, die Wiener und Kölner etwa $1\frac{3}{4}$ km Durchmesser; ein wesentlich kleinerer Kreis würde den Betrieb nicht lohnen, weil die Entfernung der Ringpunkte alsdann nicht hin-

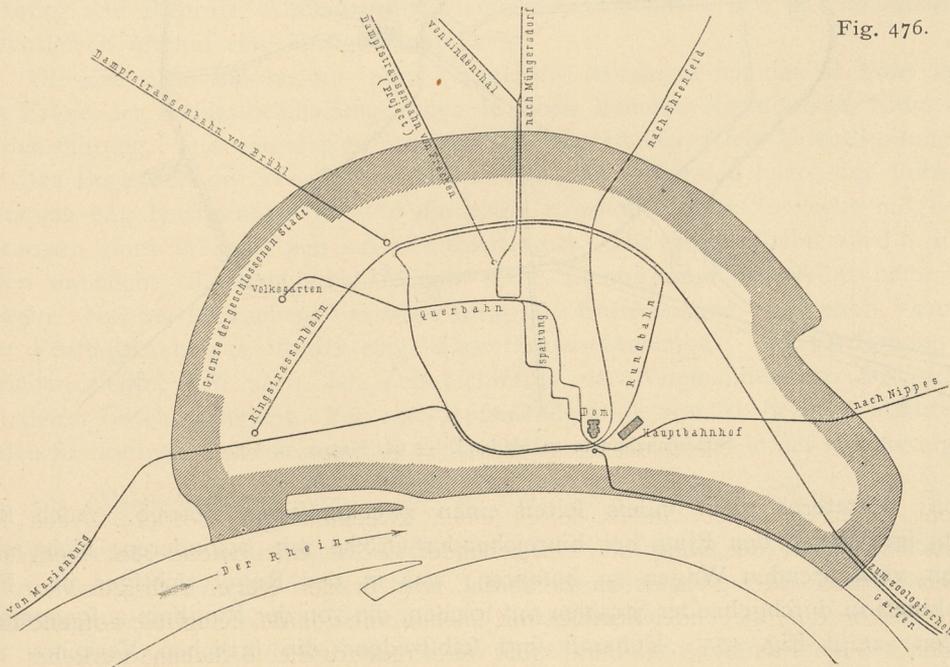
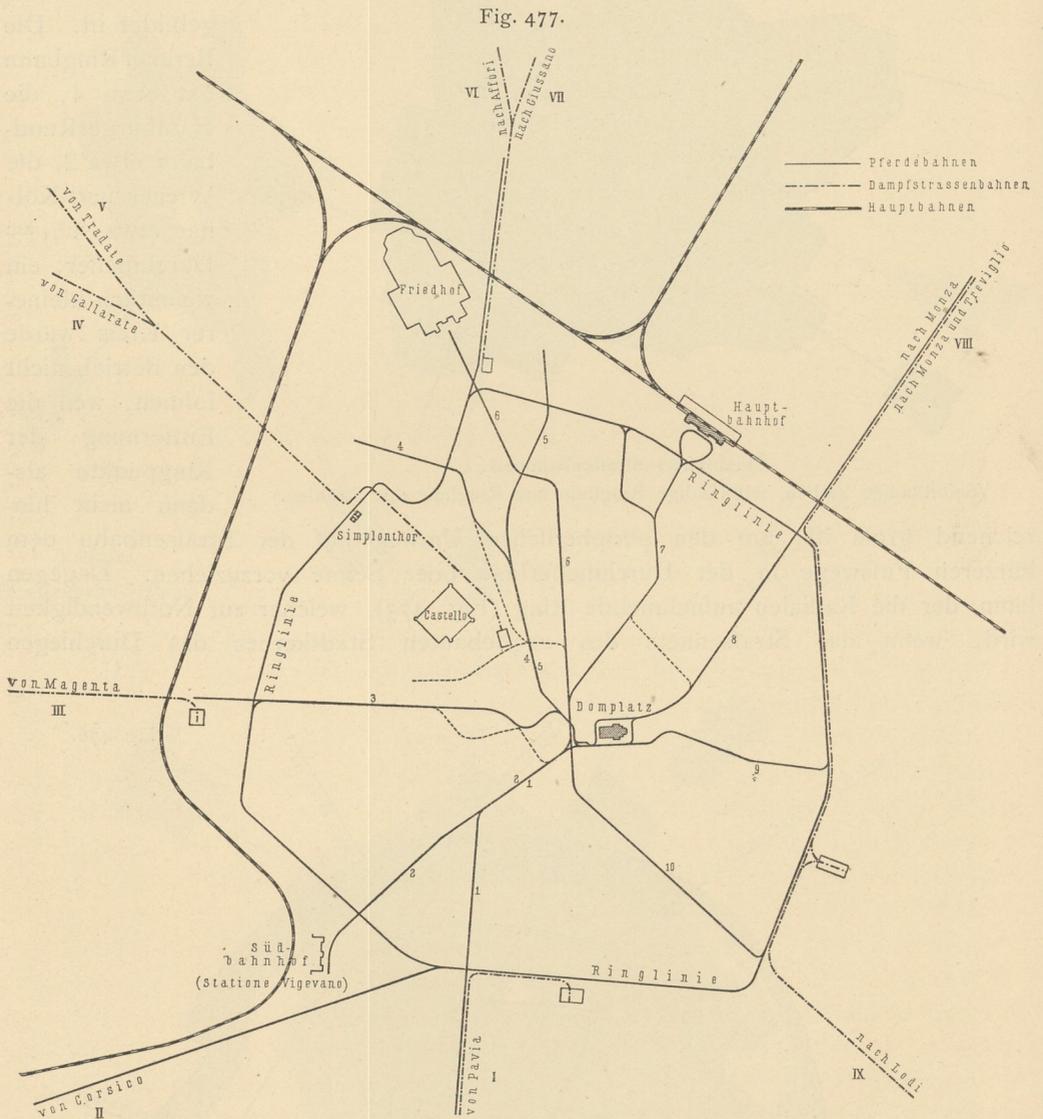


Fig. 476.

Strafsenbahnnetz zu Köln. — 1/50000 n. Gr.

von Bahngleisen nicht gestattet, schon bei geringerer Einwohnerzahl und kleinerem Durchmesser dem Bedürfnis entsprechen. Von außen kommende Bahnwagen können, wenn der Ring zweigeleisig ist, unbedenklich auf denselben übergehen, ihre Fahrgäste an den gewünschten Punkten absetzen und entweder nach ihrem Ursprungsorte zurückkehren oder auf einer anderen Radialen ihren Lauf fort-



Straßenbahnnetz zu Mailand. — ca. $1/50000$ n. Gr.

setzen; Letzteres giebt indess selten einen zweckmäßigen Betrieb. Auch steht nichts im Wege, den Ring bei hinreichender Gröfse mit besonderen, nicht nach außen verkehrenden Wagen zu befahren, was in der Regel richtiger ist. Eine Combination durchgehender Strahlen mit solchen, die von der Ringlinie aufgenommen werden, zeigt Fig. 475. Ueberall sind selbstredend die örtlichen Verkehrs- und Strafsenverhältnisse für die Gestaltung des Bahnnetzes entscheidend, welches dem