



an der Innenseite eingelegt werden, auf denen jedes beliebige Straßenfuhrwerk von passender Spurweite fahren kann. Die Führungsleisten sollen ein unbeabsichtigtes Abweichen der Räder von dem Gleis verhindern, gleichzeitig aber nur so hoch sein, daß die Fuhrwerke ohne erhebliche Schwierigkeiten an jeder beliebigen Stelle auf das Gleis hinauf- oder von ihm herunterfahren können. Während anfangs Stegschienen Verwendung fanden, werden neuerdings wegen der größeren Standfähigkeit kastenförmige Schienen, die an Ort und Stelle ausbetoniert werden, bevorzugt, weil sie mit ihrer großen Gesamtmasse eine dauerhaftere Lage des Gleises verbürgen. Die Spurweite der Gleise, gemessen zwischen den Außenkanten der Führungsleisten, wird zu 1,2—1,3 m angenommen. Bei der großen Breite der Kopffläche sind die Gleise auch noch für Fuhrwerke mit erheblich größerer Spur benützbar. Zur geordneten Erhaltung der Fahrbahn hat sich die Anbringung von Kleinpflaster sowohl zwischen den Schienen selbst, als auch auf 20—30 cm breiten Streifen an den Außenseiten der beiden Schienen als notwendig erwiesen.

Der Hauptzweck der Fuhrwerksgleise, die sich namentlich in den preußischen Provinzen Sachsen und Hannover einer gewissen Verbreitung und Beliebtheit erfreuen und nicht bloß auf eigentlichen Landstraßen, sondern auch auf stark befahrenen Feldwegen Verwendung finden, besteht in der Schonung der Straßenfahrbahnen. Damit vereinigen sich die Vorteile eines kleineren Reibungswiderstands, die sich in einer geringeren Anstrengung der Zugtiere, einer erhöhten Geschwindigkeit und ruhigerem Fahren äußern. Die meisten ausgeführten Strecken sind eingleisig, so daß von zwei sich begegnenden oder überholenden Fuhrwerken eines die Schienenstraße vorübergehend verlassen muß. Bei doppelgleisigen Strecken kommt dieser Nachteil natürlich in Wegfall. Für Straßen im Hügel- und Gebirgsland erscheinen Fuhrwerksgleise wenig geeignet, weil die Breiten dieser Straßen meist zu gering und ihre Gefälle vielfach so erheblich sind, daß die Fuhrwerke bei der Talfahrt ohne starke Abbremsung in viel zu rasche Bewegung kommen oder bei Bremsung gleiten würden. Auch auf Straßen mit lebhaftem Kraftwagenverkehr dürften sie nicht vorteilhaft sein, da die Kraftwagen eine zu große Spurweite besitzen, um auf den für gewöhnliche Fuhrwerke benützbaren Gleisen zu fahren, und deshalb durch die Gleise eher belästigt