

auch nur annähernd zu bezeichnen, welcher stattgefunden haben würde, wenn es nach diesem Systeme vielleicht möglich geworden wäre, die Leipzig-Dresdener Bahn am rechten Elbufer zu führen, und auch der Oberbau kann kaum $\frac{2}{3}$ von dem der bisherigen Methode kosten.

Die auf der genannten Bahn erforderlichen 23 Locomotiven kosten in runder Summe circa 300,000 Thaler und die Reparaturen belaufen sich auf 20 bis 30,000 Thlr. jährlich.

Die nach vorliegendem Princip nöthigen stehenden Dampfmaschinen nebst den dazu gehörigen Häusern (welche zugleich die Verwaltungs- und Wachthäuser der ganzen Bahn bilden würden) kosten ungefähr dieselbe Summe und das 800,000 Fuß lange Drahtseil etwa 60,000 Thlr. Die Reparaturen an stehenden Maschinen sind kaum nennenswerth und würden sich größtentheils auf die Unterhaltung des Drahtseiles erstrecken, worüber die günstigsten Erfahrungen in den Bergwerken vorliegen. Wir wollen jedoch annehmen, daß dieser Gegenstand die obengedachte Summe der Locomotiv-reparaturen in Anspruch nimmt.

Die Wagen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn kosten circa 400,000 Thlr., während 100 Wagen für die hier projectirte Bahn höchstens 150,000 Thlr. kosten und für den stärksten Verkehr ausreichen würden.

Das Brennmaterial für den dortigen Locomotivbetrieb kostet 80 bis 90,000 Thlr. Die Heizung von 31 stabilen Maschinen kaum 40,000 Thlr. und mit der erzeugten Kraft würde weit mehr auf der Bahn bewegt werden können.

Der Raum gestattet es nicht hier auf weitere specielle technische Erörterungen einzugehen, was der Sachverständige auch nicht bedürfen wird.

Ganz besondere Berücksichtigung aber verdienen die Mängel und Gefahren, welche der Betrieb einer Eisenbahn mit Locomotiven und großen Zügen unabweidbar mit sich führt. Statt diese aber aufzuzählen, wollen wir nur einiger Vortheile erwähnen, welche durch den Betrieb mit stehenden Maschinen erlangt werden können.

Zuvörderst darf angenommen werden, daß die Fahrpreise niedriger, viel niedriger als jetzt sein werden. Dadurch sowohl wie durch die mögliche Hinführung der Bahn an alle Punkte, wo eine Frequenz sich erwarten läßt und durch die Menge von Anhaltepunkten, welche nach diesem System so leicht sich bilden lassen, würde ein Verkehr entstehen von dem man sich kaum eine Vorstellung zu machen vermag. Die Eisenbahn würde gemeinnützig werden. Welch eine allgemeine Benutzung würde sich ergeben, wenn man in dringenden Fällen oder zu besonderen Zwecken, für weite oder nahe Entfernungen augenblicklich gegen ein unbedeutendes Fahrgeld einen Wagen nehmen und nach jedem Punkte einer Bahn fahren könnte? Und dieser große Verkehr würde nicht, wie jetzt oft genug, unterbrochen durch schadhaft gewordene Locomotiven, schlechtes Brennmaterial, Glätteis, Schnee, Frost und andere zahllose Hindernisse, nicht verzögert durch Einnahme von Kohlen, Wasser, Gepäck etc. — Jeder Wagen flöge direct und ohne Aufenthalt dem bestimmten Ziele zu. Weder Passagiere noch Güter, noch die an der Bahn liegenden Felder, Wäldungen, Häuser etc. würden gefährdet oder belästigt durch Feuer, Rauch, Asche und Dampf. Auch viele

Gegenstände, welche bisher als feuergefährlich nicht transportirt werden durften, könnten auf dieser Bahn unbedenklich befördert werden.

Die größten Gefahren, welche mit den schweren Locomotivzügen verbunden sind, würden hier beseitigt. Das Zusammenstoßen, das Zermalmen eines schadhaft gewordenen Wagens durch die nachfolgenden, das mögliche Hinabstürzen ganzer Wagenzüge von hohen Dämmen etc. etc. — alles das kann hier nicht geschehen, weil immer nur ein Wagen auf einer Stelle ist. Ueberdies kann dieser einzelne Wagen stets und augenblicklich vom Zugseile gelöst und mit besonderen Bremsvorrichtungen zum Stillstand gebracht werden.

Ob nun das hier angedeutete Princip ganz oder theilweise in Anwendung kommen wird, muß die Zeit lehren. Ein praktischer Versuch würde am richtigsten ausweisen, inwieweit es sich bewähren kann. Eine halbe Meile mit einer Dampfmaschine herzustellen, würde nicht viel über 50,000 Thlr. kosten und auf geeigneter Stelle*) angelegt sich auch gut verzinsen. Wenn eine solche Probefahrt nur einige Wochen erst betrieben worden ist, dann wird man auch vollkommen wissen, was weiter zu thun.

Statuten für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

(Schluß).

D. Vom Verwaltungsrath.

§. 47.

Zusammensetzung.

Der Verwaltungsrath hat in Berlin seinen Sitz und wird durch 7 Mitglieder gebildet, Eins derselben, welches den Vorsitz führt, wird vom Staate ernannt, dem es auch vorbehalten bleibt, für Verhinderungsfälle einen Stellvertreter zu ernennen.

Die übrigen Mitglieder werden von der Gesellschaft auf die im §. 45 vorgeschriebene Art gewählt.

§. 48.

Wahlfähigkeit.

Die von der Gesellschaft zu erwählenden Mitglieder des Verwaltungsraths müssen in Berlin ihren Wohnsitz haben und Besitzer von zehn Aktien sein, welche während der Dauer des Amtes bei der Gesellschafts-casse niederzulegen sind.

Nicht wahlfähig sind:

- 1) die von der Gesellschaft erwählten Directoren und deren Stellvertreter,
- 2) Beamte der Gesellschaft und solche Personen, die mit der Gesellschaft in Contractverhältnissen stehen,
- 3) Personen, welche in Concurs versunken sind, oder ihre Zahlungen eingestellt haben, und nicht im Stande sind, die vollständige Befriedigung ihrer Gläubiger nachzuweisen.

Das vom Staate zu ernennende Mitglied des Verwaltungsraths resp. dessen Stellvertreter braucht nicht Actionair zu sein.

§. 49.

Dauer des Amtes.

Die in der ersten General-Versammlung gewählten 6 Mitglieder des Verwaltungsraths bleiben bis zu der nach Beendigung des Jahres stattfindenden ordentlichen General-Versammlung im Amte. Von da ab scheiden alljährlich zwei Mitglieder aus und werden sofort durch neue Wahl ersetzt. Das Ausscheiden erfolgt nach dem Amte-

*) z. B. von Berlin nach Charlottenburg.

alter und bei gleichem Amtsalter durch das Loos. Die ausscheidenden Mitglieder sind wieder wählbar.

§. 50.

Austritt.

Jedes von der Gesellschaft gewählte Mitglied des Verwaltungsraths ist berechtigt, sein Amt nach vorgängiger vierwöchentlicher schriftlicher Auffündigung niederzulegen. Ein gezwungenes Ausscheiden tritt ein:

- a) bei Aufhebung des Wohnsitzes in Berlin,
- b) sofern während der Amtsdauer eins der §. 48. sub 1. bis 3. gedachten Hindernisse eintritt,
- c) sobald es die General-Versammlung verlangt.

§. 51.

Einzelne Baranen.

Der Gesatz von Mitgliedern, die vor Ablauf ihrer statutenmäßigen Amtsdauer ausscheiden, erfolgt aus denjenigen Personen, die bei der letztvergangenen Wahl die meisten Stimmen nach den wirklich eingetretenen Mitgliedern gehabt haben, und zwar in der Reihenfolge nach der Mehrheit der Stimmen.

§. 52.

Innere Einrichtung.

Der Verwaltungsrath bildet ein Collegium, welches seine Beschlüsse nach Stimmenmehrheit faßt. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Der Vorsitzende beruft die Versammlungen, zu denen ein jedes Mitglied des Verwaltungsraths besonders eingeladen ist, so oft die Geschäfte es erfordern und leitet die Verhandlungen. Zur Gültigkeit eines Beschlusses, der auch durch schriftliches votiren gefaßt werden kann, ist es nothwendig, daß wenigstens vier Mitglieder ihre Stimmen abgeben.

§. 53.

Befugnisse und Verpflichtungen.

Dem Verwaltungsrathe werden folgende Geschäfte übertragen:

- 1) die Genehmigung des von der Direction zu entwerfenden Etats und des Tarifs für das Bahn- und Transportgeld,
- 2) die Erhöhung des Reservefonds über Ein Procent des Anlagecapitals für ein Jahr (§. 11.),
- 3) der Beschluß über die Entlassung der ursprünglichen Actiengeldner aus der persönlichen Verbindlichkeit (§. 19.),
- 4) die Begutachtung der nach §. 36. Art. 1. 2. und 4. dem Beschlusse der General-Versammlung unterliegenden Gegenstände,
- 5) die Abnahme der von der Direction zu legenden Bau- und Betriebs-Rechnung und die Ertheilung der Decharge,
- 6) die Genehmigung zur Anlegung eines zweiten Bahngeseises,
- 7) die Abhaltung außerordentlicher Cassen-Revisionen,
- 8) die Festsetzung der Remuneration der Directoren,
- 9) die Suspension einzelner Mitglieder des Verwaltungsraths, und auf den Antrag der Direction auch die Suspension einzelner Mitglieder der Direction, die von der Gesellschaft gewählt sind, beides jedoch nur bis zur Entscheidung der nächsten General-Versammlung.

§. 54.

Rechnungs-Erinnerungen und Decharge-Ertheilung.

Werden die vom Verwaltungsrathe gegen die Bau- und Betriebs-Rechnungen gemachten Erinnerungen nach seiner Meinung durch die Erklärungen der Direction nicht erledigt, so werden sie der Entscheidung der General-Versammlung, und wenn sich die Direction oder das betheiligte Mitglied derselben hierbei nicht beruhigt, zur rechtlichen Entscheidung verwiesen. Sind aber Erinnerungen nicht gemacht, oder haben sie ihre Erledigung gefunden, so werden diese Rechnungen nebst Belägen auch noch zur Einsicht eines jeden Actionairs 6 Wochen lang im Bureau der Gesellschaft ausgelegt. Wenn alsdann innerhalb 14 Tagen nach der Auslegung keine Einwendungen von Seiten der Actionaire bei der Direction oder dem Verwaltungsrathe eingebracht werden, so ist dieser zur Ertheilung der Decharge an die Direction ermächtigt. Geht aber Einwendungen ein, so müssen sie, gleich ursprünglichen Erinnerungen des Verwaltungsraths, erst durch die General-