

in Prioritäts-Obligationen ausgegeben werden, dass deren Verzinsung höchstens drei Fünftel des garantirten jährlichen Reinertrages erfordert.

Finanzen.

Das Gesamtcapital des garantirten 82.5 Meilen langen Netzes war gesetzlich auf die Maximalsumme von fl. 81,262.500 österr. Währung begrenzt, wovon zur Beschaffung der Baukosten 36 Millionen Gulden österr. Währung in Actien und 44,310.000 Gulden österr. Währ. in Prioritäts-Obligationen begeben wurden,

und zwar im Jahre 1868/69	180.000 Stück Actien	zu 75%	= 36,000.000 fl.
	144.000 „ Obligat.	„ 75%	= 28,800.000 „
„ „ 1870/71	58.885 „	„ 90%	= 11,777.000 „
„ „ 1871/72	18.665 „	„ 100%	= 3,733.000 „
			zusammen 80,310.000 fl.

so dass gegenwärtig das Gesamt-Anlagecapital 80,310.000 fl. beträgt.

Der noch unbegebene Rest von fl. 952.500 steht für spätere Erweiterungsbauten und Vermehrung der Fahrbetriebsmittel etc. von Fall zu Fall zur Verfügung.

Verhältniss der Oesterr. Nordwestbahn zur Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Wie aus der oberwähnten Concession hervorgeht, hat sich die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn an der Gründung der Oesterr. Nordwestbahn betheiligt und mit den Concessionären der letzteren Bahn ein Uebereinkommen abgeschlossen, welches noch heute die Grundlage des gegenseitigen Verhältnisses der beiden genannten Bahnen bildet.

Nach diesem Uebereinkommen entsendete der Verwaltungsrath der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn mehrere Mitglieder in den Verwaltungsrath der Oesterr. Nordwestbahn, deren Function bis zur Abhaltung der ersten ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn zu dauern hatte.

Ferner fungirt der Director der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Dr. Gustav Robert Gross, zugleich als Generaldirector, und der Generalsecretär Herm. Rittershausen als Betriebsdirector der Oesterr. Nordwestbahn und sind dieselben jeder der beiden Gesellschaften für die Geschäftsgebarung verantwortlich; ebenso functionirt der Maschinendirector Joh. Langer für beide Gesellschaften gemeinsam als Vorstand der Abtheilung für Zugförderung und Werkstätten.

Um die Ausführung der Geschäfte zu erleichtern, wurde zudem für beide Bahnen ein gemeinsamer Centraldienst geschaffen. Alle Rechnungen beider Gesellschaften werden aber im Sinne der diesfalls getroffenen Bestimmungen völlig getrennt geführt, und ertheilt jeder der beiden Verwaltungsräthe unabhängig alle die Aufträge, welche die Geschäfte seiner Gesellschaft betreffen, — wie auch die Kosten, die jede einzelne der beiden Bahnen treffen, nur dieser einen zur Last gerechnet, jene Kosten hingegen, welche durch den gemeinsamen Centraldienst oder durch andere gemeinsame Auslagen erwachsen und von beiden Verwaltungsräthen genehmigt sind, pro rata der Meilenzahl der beiden Bahnen repartirt werden.

Ein grosses Gewicht wurde vom Anbeginne auf den Plan einer zukünftigen vollständigen Fusionirung der beiden in ihren Interessen auf einander angewiesenen Bahnen gelegt. Es ist dies ein Ziel, das zwar bis jetzt noch nicht erreicht ist, das aber von beiden Seiten entschieden angestrebt wird und nun nahe bevorsteht.

Handelspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung der Oesterr. Nordwestbahn.

Die handelspolitische und volkswirtschaftliche Bedeutung der Oesterr. Nordwestbahn ist schon durch ihre Richtung gekennzeichnet, da sie einerseits eine hervorragende Stellung in dem