

Fonds 612 523, Betriebsfonds 8360, Western Pacific Ry Zs. auf die I. Mortgage Bonds 4 956 276, do. Bau-Kto 1 300 275, aufgelaufene, nicht bezahlte Zs. auf II. Mortgage Bonds der Western Pacific Ry (im Besitz der Denver & Rio Grande Rr. Co.) 2 402 844, vorausbez. Versch. 9016, Spez.-Depos.: Erlös für 5% First & Refunding Bonds 1 084 944, Spez.-Ern.-F. 333 508, hinterlegt bei Gerichten 669, unerled. Ansprüche aus Frachten 88 387, Vermess. 28 886, div. Aktiva 15 196. — Passiva: St.-Aktien 38 000 000, Vorz.-Aktien 49 779 800, I. Cons. 4% Mortg. Bonds 35 570 000, I. Cons. 4½% Mortg. Bonds 6 382 000, 5% Improvement Mortg. Bonds 8 335 000, 4½% Equipment Bonds Serie A 300 000, 5% Equipment Bonds Serie B 975 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Trust Mortg. Bonds 15 190 000, 6% First Mortg. Bonds der Rio Grande Western Ry 10 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Consol. Mortg. Bonds 16 475 000, 4% First Mortg. Bonds der Utah Central Rr. Co. 650 000, 5% First and Refunding Bonds der Denver and Rio Grande Rr. Co. 33 944 000, Guth. anderer Ges. aus dem Betriebs- u. Wagenverkehr 286 487, unbezahlte Rechnungen u. Löhne 1 528 158, verschied. Verbindlichkeiten 35 461, fällige, aber noch nicht gezahlte Zs., Div. u. Pachten 1 433 314, andere Passiva 42 512, aufgelaufene, noch nicht fällige Zs. 916 176, do. Pachten 85 561, aufgelaufene Steuern 358 196, einkassierte Versch.-Prämien 12 277, Res. für unerledigte Ansprüche aus Frachtverträgen 20 000, noch nicht eingezogene Meilenfahrkarten 63 393, eingezogene Forder. aus Fracht-reklamationen 6339, unerledigte Konten mit Verbindungslinien 3279, noch nicht realisiertes Einkommen aus Werten im Besitz der Ges. 2 402 844, Vergrößer. des Besitzes aus Einkommen seit 31./7. 1908 1 274 180, Ern.-F. 333 508, Spez.-Ausrüst.-F. 43 081, Gewinn 5 081 163. Sa. § 219 536 730.

Gewinn u. Verlust 1910/11: Brutto-Einnahme 23 391 771, Betriebskosten 15 957 737, Netto-Einnahme 7 434 034 davon Steuern 859 621, Verlust aus anderen Betrieben 27 600, bleiben 6 546 813, hierzu Zs. u. Div. auf eig. Werte 1 022 704, Zs. u. Diskont 67 877, Pachten 172 428, Miete für Ausrüst. 551 267, div. Einnahmen 35 130, Total Netto-Einnahme 8 396 219, davon gehen ab Zs. auf fundierte Schuld 4 922 136, Pachtgelder 285 412, Miete für Ausrüst. 705 628, 2½% Div. auf Vorz.-Aktien 1 244 495, an Ern.-F. 120 000, bleibt Surplus 1 118 549, hierzu Saldo vom 30./6. 1910 4 443 472, div. Einnahmen 18 642, zus. 5 580 663, davon ab: Ausgabe für Ausrüst. 162 000, Disagio auf Sicherheiten 337 500, bleibt Vortrag § 5 081 163.

Erie Railroad Co. in New York.

Gegründet: Am 24. April 1832 unter der Firma „New York & Erie Co.“ Beginn der Bauten 1836. Der Staat gewährte eine Beihilfe von § 3 000 000. Betriebseröffnung der Teilstrecke Piermont-Goshen September 1841. Hierauf Zahlungsschwierigkeiten und Übertragung des Unternehmens an Bevollmächtigte. 1845 verzichtete die Regierung auf ihr Pfandrecht, die Aktionäre traten die Hälfte ihres Aktienkapitals ab. Fertigstellung der Bahn mit ihren Nebenlinien bis Dunkirk 22. Sept. 1851 unter Überschreitung der ursprünglich vorgesehenen Bausumme um § 7 000 000. 1859 blieben die Bondszinsen notleidend, es wurde ein Receiver ernannt. 25. Juni 1861 bildete sich eine neue Gesellschaft unter der Firma „Erie Railway Co.“, die laut Übereinkommen die nicht fundierten Bonds inkl. Zinsen im Betrage von § 8 535 700 in Vorzugsaktien umwandelte. Mai 1875 konnten wiederum die Bondszinsen nicht bezahlt werden, es wurde ein Receiver ernannt und die Bahn am 24. April 1878 zwangsweise verkauft. Laut dem am 27. April 1878 getroffenen Übereinkommen der Käufer mit den Besitzern der alten Aktien, nach welchem auf die alten Aktien im Umtausch gegen neue Aktien Aufzählungen zu leisten waren, wurde das Unternehmen ab 1. Juni 1878 unter der Firma „New-York, Lake Erie & Western Rr. Co.“ reorganisiert. Wieder unter Receiver gestellt am 25. Juli. 1893 und nachdem das Unternehmen am 6. Nov. 1895 in der Foreclosure erworben, am 13. Nov. 1895 unter der obigen Firma reorganisiert. Betrieb der neuen Gesellschaft ab 1. Dez. 1895. Im März 1898 kaufte die Gesellschaft den grössten Teil der Stammaktien und Vorzugsaktien der New York Susquehanna & Western Rr. Co. an; jedoch wird der Betrieb dieser Bahn getrennt von der eigenen Linie geführt. Im Juni 1899 wurde das ganze A.-K. der New Castle & Shenango Valley Rr. angekauft, sowie die Northern Railroad of New Jersey gepachtet (Pachtzins garantiert Verzinsung von 4% des A.-K. im Betrage von § 1 000 000). Im März 1901 erwarb die Erie Railroad Co. fast das ganze A.-K. der Pennsylvania Coal Company, der Erie & Wyoming Valley Rr. und der Delaware Valley & Kingston Rr. Co. Ausserdem kontrolliert die Ges. durch Aktienbesitz die Union Steamboat Line mit acht Dampfschiffen, die Union Dry Dock, die Hillsdale Coal & Iron Company, die Blossburg Coal Company, die Northwestern Mining and Exchange Company. Im Juni 1903 erwarb die Ges. im Verein mit der Baltimore & Ohio Rr., der Chesapeake & Ohio Ry, der Lake Shore & Michigan Southern Ry u. der Pittsburgh, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry zu gleichen Teilen § 6 924 200 von den ausstehenden § 11 000 000 St.-Aktien der Hocking Valley Ry, 347 engl. Meilen.

Bahngebiet am 30. 6. 1911: I. a) Eigene oder mittelst Besitzes des ganzen Aktienkapitals kontrollierte Linien 1680.03, b) mittelst Besitzes von mehr als einer Mehrheit des Aktienkapitals kontrollierte Linien 160.58, c) gepachtete Linien 277.62, d) Wegerechte 146.73, zus. 2264.96 engl. M. II. a) beschränkte Wegerechte 109.20, b) eigene, an andere Ges. verpachtete Linien 15.12, c) gepachtete und an andere Ges. wieder verpachtete Linien 2.35, d) kontrollierte aber unabhängig betriebene Linien 37.87, zus. 164.54 engl. M. Daher insgesamt 2429.50 engl. M.; ausserdem noch die New York Susquehanna & Western 238 engl. M.