

an Ern.-F. 120 000, bleibt Surplus 1 006 920, hierzu Saldo vom 30./6. 1911 5 081 163, Übertrag aus dem Spez.-Ausrüst.-F. 18 081, zus. 6 106 163, davon ab: Ausgabe für Ausrüst. 162 000, direkte Verrechn. 10 074, bleibt Vortrag § 5 934 089.

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 Aufzahlungen 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 (Pachtzinsen 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. 1912: I. a) Eigene oder mittelst Besitzes des ganzen Aktienkapitals kontrollierte Linien 1673.40, b) mittelst Beitzes von mehr als einer Mehrheit des Aktienkapitals kontrollierte Linien 160.58, c) gepachtete Linien 276.96, d) Wegerechte 146.73, zus. 2257.67 engl. M. II. a) beschränkte Wegerechte 131.20, 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. 186.54 engl. M. Daher insgesamt 2444.21 engl. M.; ausserdem noch die New York Susquehanna & Western 238 engl. M.

Kapital: § 112 378 900 in Stammaktien, § 47 892 400 in 4% I. Vorzugsaktien und § 16 000 000 in 4% II. Vorzugsaktien à § 100. Die 4% Dividende der Vorzugsaktien ist non cumulativ, d. h. ohne Nachzahlungsverpflichtung.

Bonds-Schuld nach Reorganisationsplan wurden neu geschaffen § 175 000 000 in I. kons. Mortgage Bonds, fällig 1. Jan. 1996, davon § 35 000 000 4% Prior. Lien Bonds und § 140 000 000 Gen. Lien Bonds mit Zinsen ab 16. Juli 1896 3% für 2 Jahre und 4% nachher. In Umlauf am 30./6. 1912: § 35 000 000 Prior Lien Bonds und § 48 724 000 Gen. Lien Bonds.

5% New York & Erie II. Mortgage Gold-Bonds. Fällig 1. Sept. 1919. § 2 149 000; ursprünglich 1. März 1859 fällig, alsdann verlängert bis 1. Sept. 1879 und von da ab bis 1. Sept. 1919 unter Herabsetzung des Zinsfusses von 7% auf 5%. Stücke à § 1000. Zinsen: 1. März u. 1. Sept. Kapital u. Zinsen zahlbar in Gold of the present Standard of weight and fineness. Die am 1./9. 1908 u. 1./3. 1909 fälligen Coup. wurden von J. P. Morgan & Co. zu pari angekauft. Sicherheit: II. Mortgage auf Strecke Piermont-Dunkirk 446,64 Meilen. Kurs Ende 1882—1912: 107⁷/₈, 107.50, 108.50, 110.25, 115.70, 115.20, 115.50, 108, 115, 113, 113, 113, 113.65, 114.20, 114.60, 113, 117.25, 118, 116.60, 120.50, 117.50, 117, 111, 112, 111, 108, 102, 105, 105, 102.50, 103, 102⁰/₁₀. Notiert in Frankf. a. M.

4¹/₂% New York & Erie III. Mortgage Gold-Bonds. Fällig 1. März 1923. § 4 617 000; urspr. § 4 852 000 fällig 1. März 1883, verlängert bis 1. März 1923 unter Herabsetzung des Zinsfusses von 7% auf 4¹/₂%. Stücke à § 1000. Zinsen: 1. März und 1. Sept. Kapital u. Zs. zahlbar in Gold (wie oben). Die am 1./9. 1908 u. 1./3. 1909 fälligen Coup. wurden von J. P. Morgan & Co. zu pari angekauft. Sicherheit: III. Mortgage auf Strecke Piermont-Dunkirk 446,64 Meilen. Eingeführt in Frankfurt a. M. durch Jacob S. H. Stern, Anmeldung zu 100.50% am 26./29. Mai 1883. Kurs Ende 1885—1912: 104, 108.50, 108.35,