

Tulare Extension Railroad Company; die San Ramon Valley Railroad Company; die Stockton and Copperopolis Railroad Company; die Stockton and Tulare Railroad Company; die San Joaquin Valley and Yosemite Railroad Company; die Los Angeles and San Diego Railroad Company; die Los Angeles and Independence Railroad Company; die Long Beach, Whittier and Los Angeles County Railroad Company; die Long Beach Railroad Company; die Southern Pacific Railroad Extension Company; die Ramona and San Bernardino Railroad Company. Sodann wurde auf Grund des Konsolidations-, Amalgamations- und Inkorporations-Vertrages v. 12./4. 1898, durch den die Southern Pacific Rr. Co. mit der Northern Railway Co., der Northern California Railway Co. u. der California Pacific Railroad verschmolzen u. konsolidiert wurde, die Ges. neu gebildet, wobei die konsolidierte Ges. ihren alten Namen beibehielt. In ihrer jetzigen Verfassung wurde die Southern Pacific Railroad am 7./3. 1902 als eine Konsolidation der Southern Pacific Rr. of California, der Southern Pacific Rr. of Arizona u. der Southern Pacific Rr. of New Mexico inkorporiert und zwar wiederum unter ihrem alten Namen „Southern Pacific Railroad Co.“; die Aktien der drei verein. Ges. wurden gegen die Aktien der neuen Ges. umgetauscht. Der urspr. Gesellschafts-Vertrag der Southern Pacific Railroad Company bestimmte einen Zeitraum von 50 Jahren — beginnend am 2./12. 1865 — für die Dauer der Gesellschaft. Der Vertrag v. 26./2. 1902 setzt die Dauer der konsolidierten Ges. für den Zeitraum von 50 Jahren, von letzterem Datum ab, fest.

Zweck: Der Betrieb, die Unterhaltung u. die Ausdehnung ihrer Eisenbahnlinsen mit allem Zubehör.

Bahngebiet: Die Gesamtlänge der eigenen und gepachteten Linien betrug am 30. Juni 1911: 3623.85 Meilen, ferner besitzt und betreibt die Gesellschaft 103.50 Meilen zweite Geleise u. 1295.44 engl. Meilen Nebengeleise; hiervon sind 242.51 engl. Meilen Hauptgeleise (Mojave—The Needles) an die Atchison Topeka and Santa Fé Ry Co. u. 12.98 engl. Meilen Hauptgeleise an die Los Angeles Pacific Co. verpachtet.

Verpachtung: Durch Vertrag v. 26./6. 1902 hat die Southern Pacific Railroad Co. der Southern Pacific Co. ihre sämtlichen Bahnlinsen mit deren Ausrüstung samt allem Zubehör jedweder Art bis zum 30./6. 1951 verpachtet. Die Pächterin hat die besagten Linien zu betreiben u. die Betriebseinnahmen zur Bezahlung der ordentl. u. ausserordentl. Ausgaben für Betrieb u. Instandhaltung der Bahnstrecken, der Pachtz. für gepachtete Linien, der auf diesen ruhenden Steuern, sowie der laufenden Zs. u. die Bondsschuld der Southern Pacific Railroad Co. zu verwenden. Ausserdem zahlt die Southern Pacific Co. der Ges. jährlich \$ 10 000 zur Bestreitung der allg. Gesellschaftsausgaben. Von dem nach Bestreitung der oben erwähnten Ausgaben verbleib. Überschusse der Ges. behält die Southern Pacific Co. 10%. Der Rest wird an die Southern Pacific Railroad Co. abgeführt oder zum Ausgleich der ihr von der Southern Pacific Co. geleisteten Vorlagen verwendet.

Ländereien: Die Ges. besass am 30./6. 1911: 4 008 855 Acres. Der Betrag der am 30./6. 1911 ausstehenden Schuldscheine für verkaufte und nur teilweise beahlte Ländereien war ungefähr \$ 921 878.

Kapital: Autorisiert \$ 160 000 000 in Aktien à \$ 100, welche sämtlich im Besitz der Southern Pacific Company sind. Am 30./8. 1905 wurde bei Gelegenheit der Erhöhung des A.-K. von \$ 128 307 960 auf \$ 160 000 000 ein Aktienbonus von \$ 31 691 937.81 nämlich von \$ 24.6999 auf jede Aktie an die am 28./8. 1905 eingetragenen Aktionäre verteilt.

Bonds-Schuld am 30. Juni 1911: \$ 143 592 500, davon werden in Deutschland gehandelt:

4% First Refunding Mortgage Gold Bonds im Höchstbetrage von \$ 160 000 000, hiervon begeben am 30./6. 1911: \$ 122 764 000. 70 000 Stücke à \$ 1000, 10 000 Stücke à \$ 500. Zs.: 1./1., 1./7. Tilg.: Das Kapital der Bonds ist ohne vorherige Kündigung am 1./1. 1955 fällig, die Ges. kann jedoch am 1./1. 1910 oder einem der darauf folg. halbjährl. Zinstermine alle oder einen Teil der Bonds nach vorheriger 3monat. Künd. zu 105% inkl. Stück-Zs. zurückzahlen. Wenn die Ges. nur einen Teil der dann ausstehenden Bonds zurückzahlen will, muss eine entsprechende Anzahl Bonds von dem Treuhänder ausgelöst werden. Zur Schaffung eines Tilg.-Fonds müssen von dem aus den verpfändeten Bahnstrecken erzielten Überschuss jährl. je \$ 12 000 zurückgelegt werden, bis sämtliche Bonds zurückgezahlt sind. Sicherheit: Zur Sicherung der Bonds ist eine vom 3./1. 1905 datierte Hypoth. (Mortgage) zu gunsten der Equitable Trust Company of New York als Treuhänder für die Bondsinhaber bestellt und ordnungsmässig eingetragen. Die Hypoth. umfasst die gesamten in der Hypothekenurkunde einzeln angegebenen Bahnlinsen der Ges., im ganzen etwa 3290 engl. Meilen Hauptlinie mit allem Zubehör, sie steht jedoch dem Pfandrechth der alten ausstehenden Bonds nach. Hierin sind 242.51 engl. Meilen zwischen Mojave und The Needles inbegriffen, die der Atchison, Topeka and Santa Fé Ry Co. bis 1./9. 1979 gegen eine Pacht von \$ 218 133 jährlich verpachtet sind, im Falle des Verkaufs dieser Linie scheidet sie aus der hypothek. Haftung aus. Ferner ist zur weiteren Sicherheit der Bonds alles neue Eigentum verpfändet, welches die Ges. mittels der für den Bau u. Erwerb von ferneren Strecken u. Zweiglinien reservierten Bonds erwirbt. Kapital, Zinsen u. Steuerfreiheit der Bonds sind ausserdem von der Southern Pacific Company durch Aufdruck unbedingt garantiert. Zahlstellen in Deutschland: Berlin: Deutsche Bank; Frankf. a. M.: Lazard Speyer-Ellissen; Hamburg: M. M. Warburg & Co. Zahlung der Zinsen und des Kapitals ohne Abzug irgendwelcher Steuer in Deutschland zum jeweiligen Tageskurse für Dollar-Coup. Verj. der Zs. u. des Kapitals in 2 J. (F.) Die Bonds im Betrage von \$ 75 000 000 wurden eingeführt in Frank-