

Nachdem die Zinszahlungen am 1. April 1872 eingestellt, auch der Staat seine Verpflichtung ablehnte, bildete sich im August 1872 in Frankfurt a. M. ein Komitee zum Schutze der Interessen der Bondsbesitzer. Dieses erwarb das Unternehmen am 15. Okt. 1873 in der Foreclosure und reorganisierte es unter der Firma „Brunswick & Albany Railroad Co.“ Eine abermalige Reorganisat. fand statt am 19./12. 1882 unter Annahme der jetz. Firma, unter welcher auch im Dez. 1887 eine endgültige Regelung zustande kam. Die Plant Investment Co. (Savannah Florida & Western Railway Co.) übernahm lt. Vertrag vom 12./12. 1887 die Bahn vom 1./1. 1888 ab käuflich u. die Brunswick & Western Railroad Co. emittierte \$ 3 000 000 4% in 50 Jahren rückzahlbare I. Mortgage Gold Bonds, deren Kapital und Zinsen von der Savannah Florida & Western Railway Co. garantiert wurde, ferner \$ 3 000 000 5% non cumulative Income Bonds. Die damaligen Eigentümer, die deutschen Bondsbesitzer und das Haus Seligman, erhielten als Kaufpreis zusammen \$ 1 800 000 der erwähnten 4% Mortgage Bonds und \$ 900 000 5% Income Bonds, davon entfielen auf das Komitee, welches 2447 Certifikate à \$ 1000 vertrat, \$ 1 350 000 4% I. Mortgage Bonds und \$ 650 000 5% Income Bonds, frei von allen die Bahn betreffenden Verbindlichkeiten, die das Haus Seligman allein für seine Rechnung übernahm. Ausserdem erhielt das Komitee 4% Zinsen aus \$ 1 350 000 für das II. Semester 1887 = \$ 27 000, bezüglich erhielt jedes Certifikat \$ 11 = M. 45.85. Das von dem Komitee im Okt./Nov. 1887 einberufene Assessment von M. 425 per Certifikat wurde, soweit die Einzahlung erfolgt, ab 11. Jan. 1888 inkl. M. 3.50 Zinsvergütung zurückerstattet. Laut Bekanntmachung des Komitees waren die Certifikate ab 26. Juni 1888 bei der Deutschen Vereinsbank einzureichen, dagegen erhielten die Inhaber für je \$ 1000 Certifikate \$ 540 4% I. Mortgage Bonds mit Zinsen ab 1. Jan. 1888 und \$ 250 5% Income Bonds. Die Certifikate wurden abgestempelt zurückgegeben und behalten noch Geltung für das sog. State Claim; es existieren im ganzen 2447 Stück Certifikate. Trotz wiederholten Bemühungen seitens des Komitees, die Forderung an den Staat Georgia für dessen unerfüllte Garantie zur Geltung zu bringen, war es nicht möglich, auch nur die geringste Konzession zu erlangen. Ein Mitglied des Komitees, Karl Pollitz in Frankf. a. M., erklärte sich bereit, im Interesse der Certifikatsbesitzer weiterhin tätig zu sein u. forderte die Besitzer der Certifikate auf, diese bis zum 31./10. 1901 bei ihm zu deponieren. Nach diesem Termin wurden die Certifikate nur noch mit einer Zubusse von 1% = M. 42 per Stück angenommen. Solange ein Erfolg nicht erzielt ist, werden die Spesen von Karl Pollitz getragen, sollte aber ein Kompromiss zustande kommen, so wird Karl Pollitz die Wiedererstattung seiner Kosten sowie eine angemessene Entschädigung für seine Bemühungen beanspruchen. Obwohl nun Pollitz nach verschied. Richtungen hin im Interesse der Certifikatsbesitzer tätig gewesen ist, konnte er bisher einen Erfolg nicht erlangen; trotzdem setzt er seine Bemühungen in dieser Angelegenheit fort. — Die Savannah Florida and Western Ry Co. wurde am 12./5. 1901 mit der Atlantic Coast Line Rr. Co. konsolidiert. Die neue Ges. behielt den Namen Atlantic Coast Line Rr. Co. bei u. trat am 1./7. 1902 in Wirksamkeit.

Geschäftsjahr: 1. Juli bis 30. Juni.

4% Brunswick & Western I. Mortgage Gold Bonds. Fällig am 1./1. 1938. Emiss. \$ 3 000 000, davon in Umlauf 30./6. 1913: \$ 1 407 000. Stücke datiert 12./12. 1887 Nr. 1—800 à \$ 500, Nr. 801—3400 à \$ 1000. Zs.: 1./1., 1./7. Zs. zahlbar in Gold, Kapital in Gold of the present Standard of weight and fineness. Sicherheit: I. Mortgage auf Strecke Brunswick-Albany 170,40 Meilen zu gunsten der Metropolitan Trust Co. of New York als Trustee, ausserdem Kapital u. Zs. garantiert von der Savannah Florida & Western Ry Co. Notierung seit 9./7. 1888, erster Kurs 80%. Kurs Ende 1890—1913: 69.90, 66, 64.80, 56.80, 66.20, 72, 71.20, 72.20, 76.90, 78, 84.20, 89, 94.50, 94.60, 96.80, 99.50, 94.50, 90, 94.20, 95, 94, 94.50, 92, 86%. Notiert in Frankf. a. M.

Brunswick & Western Income Bonds. Em. \$ 3 000 000, in Umlauf 1./10. 1909: \$ 55 000. Stücke datiert 12./12. 1887 à \$ 1000. Zs. event. bis 5% ohne Recht auf Nachzahlung. Couponbogen nicht vorhanden. Div. pro 1906—1911: 5, 5, 5, 5, 5%. Notierung an der Frankf. Börse seit 9./7. 1888, erster Kurs 21%. Kurs franko Zs. Ende 1890—1913: 19.90, 16.20, 14.50, —, 12, 11.50, —, —, 14, 15, 17, 30, 47.30, 48, —, 48, 52, —, 65, 65, —, 90, 22, —%. Notiert in Frankf. a. M.

Usance: Seit 2. Jan. 1899 wird beim Handel an der Börse \$ 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher \$ 1 = M. 4.25.

Canadische Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft.

Canadian Pacific Railway Company, Montreal.

Gegründet: Im Jahre 1881. **Zweck:** Bau und Betrieb einer Eisenbahn in British North-America von Montreal bis zum Stillen Ocean, Betrieb von gepachteten Eisenbahnen sowie von Schifffahrt zwischen Vancouver, Japan und China.

Konzession: Die Gesellschaft wurde durch Parlaments-Akte von Canada vom 15. Febr. 1881 konzessioniert. Sie erhielt von der Regierung folgende Subventionen: in bar \$ 25 000 000, in fertig gebauten Eisenbahnen, die ihr gratis überwiesen wurden, 713 Meilen im Kostenbetrage von \$ 35 000 000, sowie 25 000 000 Acres Land: von letzteren wurden laut Vertrag vom 30. März 1886 an die Regierung wieder abgetreten 6 793 014 Acres, dagegen erhielt sie für die Souris-Zweiglinie 1 710 400 Acres; hierzu kamen noch von der Manitoba South Western