97.75%, letztere $ 3 000 000 mit weiteren $ 3 000 000 (Nr. D 16 001—22 000) wurden im Juni 1910 zum Handel zugelassen. Kurs Ende 1909—1913: In Berlin: 97.90, 97, 95.30, 89.60, 80.25%.

Geschäftsjahr: 1./7.—30./6.

Dividenden der alten Ges.: Vorz.-Aktien 1887—89: 2½, 3¾, 0%; 1890: für ½ Jahr 2¾%; 1890/91—1907/08: 2½, 0, 2, 0, 0, 2, 2, 2½, 4, 4, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5%; St.-Aktien 1887—1907/08: 0%.

Dividenden der neuen Ges.: 1908/09—1912/13: Vorz.-Aktien: 5, 5, 2½, 0, 0%, St.-Aktien: 0, 0, 0, 0, 0%.

Direktion: Präs. E. T. Jeffery. **Aufsichtsrat:** Vors. George J. Gould, E. T. Jeffery, Edwin Gould, Kingdom Gould, Edgar L. Marston, Edward D. Adams, Arthur Coppell, New York; Benjamin F. Bush, St. Louis; Charles H. Schlacks, San Francisco; Edward L. Brown, J. F. Vaile, Denver.

Bilanz am 30. Juni 1913: Aktiva: Bahnanlagen u. rollendes Material 172 351 364 abzügl. Abschreib. 1 432 921, bleiben 170 918 443, Effekten: Werte von angegliederten, kontrollierten u. Untergesellschaften: verpfändet 698 771, do. unverpfändet 206 820, andere Anlagen 29 262 954, Kassa 2 349 346, Sicherheiten im Tresor 2 989 130, marktgängige Werte 3 997 931, Darlehen an die Western Pacific Ry Co. 593 273, Forder. an andere Ges. aus dem Betriebs- u. Wagenverkehr 932 418, do. an Agenten u. Zugführer 134 377, div. Debit. 1 147 401, Material. u. Vorräte 1 825 790, andere liquid. Aktiva 12 043, temporäre Vorschüsse: provisor. Fonds 648 323, Betriebsfonds 8759, 5% Noten der Western Pacific Ry (verpfändet) 13 617 856, aufgelaufene, nicht bezahlte Zs. auf II. Mortgage Bonds der Western Pacific Ry (im Besitz der Denver & Rio Grande Rr. Co.) 1 875 000, vorausbezahlte Versich. 5220, Spez.-Guth.: Teilzahl. auf die Emission von $ 10 000 000 Adjustment Mortg. Bonds 3 803 561, 5% First & Refunding Bonds bei der New York Trust Co. als Treuhänder 3 730 000, Bankguth. u. Wertpap. im Amort.- u. Einlös.-F. 111 117, do. im Versicherungs- u. anderen Res.-F. 333 660, andere diverse Aktiva 114 474. — 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, 5% Equipment Bonds Serie B 675 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Trust Mortg. Bonds 15 200 000, 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. 37 704 000, 7% Adjustment Mortg. Bonds 10 000 000, Guth. anderer Ges. aus dem Betriebs- u. Wagenverkehr 224 983, unbezahlte Rechnungen u. Löhne 1 940 184, verschied. Verbindlichkeiten 35 535, fällige, aber noch nicht gezahlte Zs., Div. u. Pachten 1 673 823, andere Passiva 42 898, aufgelaufene, noch nicht fällige Zs. 1 082 011, do. Pachten 105 279, aufgelaufene Steuern 370 462, Betriebs-Res. 134 906, sonstige Passiva 113 185, noch nicht realisiertes Einkommen aus Werten im Besitz der Ges. 4 902 844, Vergrösser. des Besitzes aus Einkommen seit 31./7. 1908 2 288 180, Res. aus Einkommen oder Ueberschuss 443 660, Gewinn 7 187 915. Sa. $ 239 316 667.

Gewinn u. Verlust 1912/13: Brutto-Einnahme 24 452 965, Betriebsspesen 17 047 172, Netto-Einnahme 7 405 793 davon Steuern 948 739, Verlust aus anderen Betrieben 6495, bleiben 6 450 560, hierzu Div. auf eig. Werte 819 000, Zs. 148 843, Pachten 188 427, Miete für Ausrüstungen 91 653, div. Einnahmen 15, Total Netto-Einnahme 7 698 498, davon gehen ab Zs. auf fundierte Schuld 5 244 440, Pachtgelder 359 878, Zuweisung an Tilg.- u. andere Res.-F. 120 000, Erneuer.-F. (aufgelauf. Zs.) 17 808, Tilg.-F. (Refunding Mortgage) 110 000, Zuweis. für Neuanschaffungen u. Verbesserungen 389 000, bleibt Surplus 1 457 372, hierzu Saldo vom 30./6. 1912 5 934 089, später eingehende Kreditposten 25 578, verschied. Kreditposten 11 646, zus. 7 428 685, davon ab: Einlös. von Equipment Bonds 162 500, Verlust auf verlassene Strecken u. Material 13 804, später eingehende Debetposten 60 000, verschied. Debetposten 4466, bleibt Vortrag $ 7 187 915.

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