

104.50, 102.50, 102, 100.50, 100.50, 100.40, 99, 94, 99.50, 99, 99, 98.30, 98, 95, —*%₀.
Notiert in Frankf. a. M.

4% Chicago, Burlington & Quincy Extension Bonds (Nebraska-Div.) fällig spätestens 1. Mai 1927: § 29 441 000. In Umlauf am 30. Juni 1914: § 21 939 000, davon im Portefeuille § 23 000 u. verpfändet § 31 000. Stücke datiert 2./5. 1887 à § 1000. Zs.: 1./5. u. 1./11. Kapital u. Zs. in lawful money. Tilg.: Die Ges. ist verpflichtet, jährl. 1% des jeweils ausgegebenen Gesamtbetrages dieser Oblig. anzukaufen u. zu tilgen, vorausgesetzt, dass dieser Rückkauf zu höchstens 110% zuzügl. Zinsen bewirkt werden kann. Jede andere Tilgung durch Ziehung oder durch unfreiwillige Rückzahlung ist ausgeschlossen. Sicherheit: Die Ges. als Besitzerin des gesamten Aktienkapitals u. der zur ersten u. alleinigen Stelle hypoth. eingetragenen Oblig. der in Nebraska befindlichen Zweigbahnen Nebraska u. Colorado, Grand Island & Wyoming Central und Omaha & North Platte, von insgesamt 1471.41 engl. Meilen Länge, hat diese Obligationen im Betrage von § 23 494 200 als Sicherheit für die gegenwärtige Emission bei der New-England Trust Co. of Boston hinterlegt. Die Ges. ist berechtigt, weitere Obligationen dieser Emission auf noch zu erbauende Zweiglinien in Nebraska, Kansas, Colorado, Dakota und Wyoming auszugeben, jedoch mit der Massgabe, dass 1) die Ausgabe nur auf endgültig fertiggestellte und bezahlte Strecken erfolgen darf, 2) die dafür zu bestellende zur ersten und alleinigen Stelle einzutragende hypothekarische Sicherheit die Rate von § 20 000 für einfaches und § 10 000 für zweites Geleise nicht übersteigen darf, 3) der Gesamtbetrag der Ausgabe aller Obligationen auf 1500 Meilen beschränkt bleibt. In die hypothekarische Verpfändung sind ausser dem Bahnkörper auch die Bahnhöfe und das Betriebsmaterial mit einbezogen. Aufgelegt § 11 200 000 26. April 1887, hiervon § 3 000 000 zu 96.75%₀. Kurs Ende 1887—1914: In Berlin: 93.80, 89.75, 91, 84.50, 87.50, 83.50, 82.50, 86.30, 85.50, 85.50, 96.50, 103.50, 108.50, 110.60, 109.50, 106.30, 104.10, 103.25, 104.25, 101.75, 96.50, 99.50, 98.25, 98.10, 95.90, 94, —*%₀. — In Frankf. a. M.: 93.80, 89.50, 99.50, 85, 87.70, 83.20, 83.60, 85.90, 85.60, 85.70, 96.60, 103.15, 108.70, 111.50, 109.50, 106.50, 105.20, 104, 104.20, 101, 94, 100, 99, 98.50, 97.50, 96.50, 94, —*%₀.

Geschäftsjahr: 1. Juli bis 30. Juni (bis 1896 inkl. Kalenderjahr).

Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel an deutschen Börsen § 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher § 1 = M. 4.25.

Dividenden: 1873—76: Je 10%₀; 1877—80: 6, 8, 10, 9 1/4%₀; 1881—87: Je 8%₀; 1888—96: 5, 4, 5, 4 1/4, 5, 5, 4 3/4, 4, 4%₀; 1./1.—1./7. 1897: 2%₀; 1897/98—1913/14: 5 1/2, 6, 6, 6 1/2, 6 3/4, 7, 7, 7, 7, 8, 8, 8, 8, 8%₀. Zahlbar vierteljährl. Am 1./10. 1907 wurde die vierteljährl. Div. auf 2%₀ erhöht u. ausserdem eine Extra-Div. von 6%₀ verteilt.

Bilanz am 30. Juni 1914: Aktiva: Bahnbau 356 740 929, Ausrüst. 76 911 266, allg. Ausgaben 174 194 zus. 433 826 389 abzügl. Res. für Abnutzung 26 069 041 bleiben 407 757 348, Sicherheiten von eigenen, zugehörigen u. kontrollierten Ges. (verpfändet) 19 363 139, do. (nicht verpfändet) 8 144 571, eigene Sicherheiten (verpfändet) 31 000, Vorschüsse an eigene, zugehörige u. kontrollierte Ges. f. Bau, Ausrüst. u. Amelioration 645 787, physisches Eigentum 1 447 779, nicht verpfändete Sicherheiten 1 489 677, Kassa 6 516 197, Sicherheiten (Bonds) im Portefeuille 11 573 100, marktfähige Sicherheiten (Aktien u. Bonds) 825 572, Darlehen u. Wechsel 3 640 712, Guth. bei anderen Ges. aus dem Betriebs- u. Wagen-Verkehr 651 067, Guth. bei Agenten u. Zugführern 2 395 244, verschied. Forder. 3 449 370, Material. u. Vorräte 7 648 614, andere Aktiva 97 258, zeitweise Vorschüsse an eigene, zugehörige u. kontroll. Ges. 81 521, Betriebsfonds 163 819, andere Vorschüsse 3 704 374, vorausbez. Versich. 149 595, Kassa u. Sicherheiten in Tilg.-F. 20 516 478, Sicherheiten im Unterst.-F. 496 539, ungetilgter Diskont auf fundierte Schuld 2 328 669, andere gestundete Debit. 975 290. — Passiva: A.-K. 110 839 100, fundierte Schuld 214 827 000, Guth. von anderen Ges. aus dem Betriebs- u. Wagen-Verkehr 1 493 404, geprüfte Rechnungen u. Lohnlisten 9 204 133, Darlehen u. Wechsel 1 900 000, div. Passivposten 334 911, noch nicht bezahlte fällige Zs. u. Div. 2 176 696, do. Bonds 25 000, andere Betriebs-Verbindlichkeiten 45 809, aufgelaufene, noch nicht fällige Zs. u. Zahlungen an die Tilg.-F. 1 431 288, do. Steuern 104 400, Betriebs-Res. 2 029 340, Unterst.-F. 496 539, andere gestundete Verbindlichkeiten 478 691, Zunahme des Eigentums aus dem Einkommen seit 30./6. 1907 27 146 235, Überweis. an R.-F. aus dem Einkommen oder Surplus: investiert in Tilg.-F. 34 625 209, noch nicht speziell investiert 3 740 856, Gewinn-Vortrag 93 194 107 = Total § 504 092 719.

Gewinn u. Verlust 1913/14: Betriebseinnahmen 92 750 934, Betriebsausgaben 62 148 398, Defizit aus anderen Betrieben 140 248, Steuern 4 028 900, Nettoeinnahme 26 433 388, hierzu Pachten 601 538, Zs. 899 539, zus. 27 934 465. — Ausgaben: Bonds-Zs. 8 499 051, Verbess. 5 715 875, Tilg.-F. 659 861, Diskont auf fundierte Schuld 44 516, Pachten etc. 1 487 922, Zs. 128 707, 8%₀ Div. 8 867 128, bleibt Surplus 2 531 404, hierzu Vortrag von 1912/13 90 662 703, bleibt Vortrag § 93 194 107.

Chicago, Milwaukee and St. Paul Railway Co. in Milwaukee.

Gegründet: Am 5. Mai 1863 unter dem Namen Milwaukee and St. Paul Railway, der am 11. Febr. 1874 in Chicago Milwaukee and St. Paul Railway Company umgeändert wurde.

Zweck: Bau und Betrieb von Eisenbahnen: die Bahnlinien erstrecken sich von den Städten Chicago, Milwaukee und St. Paul nach Westen, Südwesten und Nordwesten und ihre

Staatspapiere etc. 1914/1915. II.