

Dividenden der neuen Ges.: 1908/09—1913/14: Vorz.-Aktien: 5, 5, 2½, 0, 0, 0%, St.-Aktien: 0, 0, 0, 0, 0, 0%.

Direktion: Präsi. E. T. Jeffery. **Aufsichtsrat:** Vors. George J. Gould, E. T. Jeffery, Edwin Gould, Kingdom Gould, Edgar L. Marston, Edward D. Adams, Arthur Coppel, Finley J. Shepard, New York; Benjamin F. Bush, St. Louis; Edward L. Brown, J. F. Vaile, Denver.

Bilanz am 30. Juni 1914: Aktiva: Bahnanlagen u. rollendes Material 174 316 510 abzügl. Abschreib. 1 952 959, bleiben 172 363 551, Effekten: Werte von eigenen angegliederten, kontrollierten Gesellschaften: verpfändet 14 796 434, do. unverpfändet 207 620, andere Anlagen 29 263 131, Kassa 2 607 342, Wertp. eigener Ausgabe oder von übernommenen Ges. ausgegeben, im Portefeuille 2 989 130, marktgängige Werte 4 298 155, Darlehen an die Western Pacific Ry Co. 2 420 454, do. an die Salt Lake & Alta Rr. Co. 14 287, do. an die Grand Valley Fruit & Water Co. 516, Forder. an andere Ges. aus dem Betriebs- u. Wagenverkehr 987 565, do. an Agenten u. Zugführer 193 227, div. Debit. 1 250 808, Material. u. Vorräte 1 623 385, sonst. Betriebskapital 12 326, temporäre Vorschüsse: Betriebsfonds 9182, aufgelaufene, nicht bezahlte Zs. auf II. Mortgage Bonds der Western Pacific Ry (im Besitz der Denver & Rio Grande Rr. Co.) 3 125 000, vorausbezahlte Versch. 8974, Spez.-Guth.: Barguth., Adjustment Mortg. 7% Bonds 478 259, New York Trust Company als Treuhänder, First and Refunding Mortgage 5% Bonds 6 692 000, Barguth. u. Wertp. im Amort.- u. Einlös.-F. 237 284, do. im Versicherungs- u. anderen Res.-F. 355 382, andere diverse Aktiva 123 333. — Passiva: St.-Aktien 38 000 000, Vorz.-Aktien 49 779 800, fundierte Schuld: ausstehend in Händen des Publikums 123 644 000, im Portefeuille u. bei Treuhändern 10 159 000, Guth. anderer Ges. aus dem Betriebs- u. Wagenverkehr 253 975, unbezahlte Rechnungen u. Löhne 1 500 322, verschied. Verbindlichkeiten 32 601, fällige, aber noch nicht gezahlte Zs., Div. u. Pachten 1 854 335, andere Passiva 36 165, aufgelaufene, noch nicht fällige Zs. 1 076 089, do. Pachten 95 520, aufgelaufene Steuern 368 637, Betriebs-Res. 21 257, sonst. Passiva 143 394, noch nicht realisiertes Einkommen aus Werten im Besitz der Ges. 6 152 844, Vergrösser. des Besizes aus Einkommen seit 31/7. 1908 2 519 108, Rückstell. aus Einkommen oder Ueberschuss 591 549, Gewinn 7 828 751. Sa. § 244 057 348.

Gewinn u. Verlust 1913/14: Brutto-Einnahme 23 167 021, Betriebsspesen 16 018 196, Netto-Einnahme 7 148 855, davon Steuern 1 009 144, Verlust aus anderen Betrieben 16 148, bleiben 6 123 564, hierzu Div. auf eig. Werte 800 000, Zs. 97 599, Einkommen aus anderen Effekten u. Guth. 70 632, do. aus Tilg.- u. anderen Res.-F. 11 830, Pachten 184 686, Miete für Ausrüstungen 82 218, Reingewinn aus verschied. Besitztum 15 839, div. Einnahmen 130, Total Netto-Einnahme 7 386 498, davon gehen ab Zs. auf fundierte Schuld 5 012 489, Zs. auf Adjustment Mortgage Bonds 611 499, do. auf unfundierte Schuld 2047, Pachtgelder 360 088, Zuweisung an Tilg.- u. andere Res.-F. 120 000, Erneuer.-F. (aufgelauf. Zs.) 17 722, Tilg.-F. (Refunding Mortgage) 120 000, Tilg.-F. (aufgelauf. Zs.) 6167, Zuweis. für Neuanschaffungen u. Verbesserungen 80 928, bleibt Surplus 1 055 559, hierzu Saldo vom 30./6. 1913 7 187 915, verschied. Kreditposten 7901, zus. 8 251 375, davon ab: Einlös. von Equipment Bonds 34 000, Verlust auf ausgeschiedene Strecken u. Material 22 364, nachträgliche Debetposten 1387, verschied. Debetposten 6938, provisorischer Fonds 357 935, bleibt Vortrag § 7 828 751.

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 Verschreibung 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 (Pachtzins 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