

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

Geschäftsjahr: 1./7.—30./6. (bis 31./12. 1896 Kalenderjahr).

Dividenden: 1902/03: 6‰; 1910/11: 20‰, gezahlt aus dem Vortrag; 1912/13: 3‰.

Bilanz am 30. Juni 1914: Aktiva: Bahnbaukto u. Ausrüst. 40 162 710, Tilg.-F. 410 273, Realbesitz 857, Anlagen in zugehörigen Ges.: Aktien 51 400, Vorschüsse 281 342, andere Anlagen: Bonds 155 000, Noten 3898, Vorschüsse 265 866, Guth. bei Agenten u. Kondukteuren 80 467, do. bei Individuen u. Ges. 267 081, Darlehen u. Wechsel 66 113, Kassa 73 126, Material. u. Vorräte 1 029 510, andere laufende Aktiva 223, Betriebs-F. Vorschüsse 14 490, andere aufgeschobene Aktiva 18 252, unerledigte Betriebsrechn. 351, unerledigte Konten 183 571. — Passiva: A.-K. 10 000 000, Bonds 12 393 000, offene Konten 2 635 044, fällige aber noch nicht bezahlte Zs. 105 320, aufgelauf. aber noch nicht fällige Zs. 71 570, alte Div. 174, Betriebsrechnung 12 549, Gehälter u. Löhne 438 670, unbezahlte fällige Bonds 180 000, noch nicht fällige Steuern 138 545, Guth. verschied. Ges. 5237, Versch.-F. 24 938, aufgelaufene Wertverminderung der Ausrüstung 1 285 405, unerledigte Konten 12 545, Tilg.-F. 415 199, Vortrag 15 346 335 = Total § 43 064 530.

Gewinn u. Verlust 1913/14: Einnahmen: Betriebseinnahmen 6 570 737, Pacht 36 204, Einnahmen aus Anlagen 2270, do. aus Ländereien u. Sicherheiten (zum Rückkauf von Bonds verpfändet) 3898, Zs. in laufender Rechnung 20 361 = Total § 6 633 470. — Ausgaben: Betriebsausgaben 5 576 679, Steuern 326 310, Miete für Ausrüstung 450 415, Bonds-Zs. 629 560, Zs. in laufender Rechnung 83 672, diverse Ausgaben 2038 = Total § 7 068 674, daher Defizit § 435 204; hierzu Vortrag v. 30./6. 1913 § 17 096 916, Einnahmen aus Landverkäufen (zum Rückkauf der Bonds verpfändet) 486 199, do. aus alten Rechnungen u. Eingang von abgeschrieb. Forder. 3511, gibt § 17 586 626, hiervon ab Defizit 435 204, Abschreib. auf zweifelh. Konten 1359, Berichtig. von Konten 265, Bezahl. von alten Rechnungen 7358, Verlust auf aufgegebenes nicht wieder ersetztes Eigentum 15 210, aufgelaufene Wertverminderung auf rollendes Material 1 365 697, bleibt Vortrag § 15 761 534.

Illinois Central Railroad Company, Chicago.

Gegründet: Am 10. Febr. 1851. Die Charter vom 10. Febr. 1851 befreit das Eigentum der Gesellschaft von jeder Steuer, fordert aber hierfür eine jährliche Abgabe an den Staat von 7‰ der Bruttoeinnahme der 705,50 Meilen langen Stammlinie. Im Jahre 1882 pachtete die Gesellschaft die Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad Company, deren Aktienkapital sie fast ganz besitzt, auf 400 Jahre; sie übernahm hierbei die Garantie für die Zinsen der Bonds und für eine 4‰ Dividende des Aktienkapitals; ausserdem ist von der Gesellschaft die Dubuque and Sioux City Railroad, von deren Aktienkapital in Höhe von § 15 000 000 sie § 11 746 900 besitzt, mit ihrem Interesse an der Cedar Falls and Minnesota Railroad vom 1. Jan. 1895 bis 1. Aug. 1951 gepachtet. Auf Beschluss der Gen.-Vers. vom 18. Juni 1892 wurde der Ankauf einer überwiegenden Mehrheit der Wertpapiere der Louisville, New Orleans und Texas Railway Co. beschlossen, welche Gesellschaft am 25. Okt. 1892 mit der Jazoo und Mississippi Valley Railroad Company verschmolzen wurde. Im Jahre 1896 wurde die St. Louis Alton and Terre Haute Railroad und die von dieser Gesellschaft bisher gepachtete Belleville and Southern Illinois Railroad Company auf die Dauer von 99 Jahren in Pacht genommen. Die Illinois Central Railroad Co. zahlt den Aktien der St. Louis Alton and Terre Haute Railroad eine feste Dividende von 2¼‰ und den Vorzugsaktien der Belleville and Southern Illinois Railroad Co. eine solche von 4,8‰ für die Dauer des Pachtvertrages, zugleich wurde den Aktionären beider Gesellschaften ein Umtausch ihrer Aktien in 3‰ Bonds der Illinois Central Railroad Co., zahlbar 1. Juli 1951, angeboten. Das Netz der St. Louis, Alton and Terre Haute-Bahn nebst Zweigbahnen führt von East St. Louis, am östlichen Ufer des Mississippi gegenüber der Stadt St. Louis, nach dem am nördlichen Ufer des Ohio gegenüber Paducah gelegenen Brooklyn (Illinois), mit verschiedenen Zweiglinien nach Eldorado, Murphysboro and East Carondelet, und umfasst insgesamt eine Strecke von 239 Meilen Hauptgeleisen und 62 Meilen Neben- und Rangiergeleisen. Bei Du Quoin und Carbondale trifft die St. Louis Division mit der Hauptlinie der Illinois Central Railroad zusammen und bildet mit ihr die kürzeste Verbindung zwischen St. Louis und Memphis, New Orleans und anderen südlichen Städten. Sie durchschneidet die Kohlenfelder des südlichen Illinois und erreicht vermitteltst einer Fähre die Louisville Division bei Paducah, woselbst sie Anschluss an die Louisville Division gewinnt.

Die Chicago, St. Louis & New Orleans Railroad Company, von deren A.-K. sich ungefähr 99‰ im Besitz der Illinois Central Railroad Company befinden, hat in 1897 das Bahneigentum und die Rechte der früheren Chesapeake, Ohio & Southwestern Rr. Co., der Owensboro, Falls of Rough & Green River Rr. Co. und der Short Route Railway Transfer Co., welche sich seit 1893 in Receiverschaft befanden, zusammen mit den Bahnhofsanlagen in Louisville und Memphis und anderen Ländereien, sowie mit der Pachtung der sogenannten Cecilian Branch käuflich erworben und der Illinois Central Railroad Company dieses den 3 vorgenannten Ges. vormals gehörige Bahneigentum auf 99 Jahre verpachtet. Die Linien bilden nunmehr unter der Bezeichnung „Louisville Division“ einen integrierenden Teil des Netzes der Illinois Central Railroad Company. Die Louis-