

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 vermittelst 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 Louisville Division läuft mit verschiedenen Zweiglinien von Louisville, Kentucky, via Paducah, nach Memphis, Tennessee, und umfasst insgesamt eine Schienenlänge von 440 Meilen Haupt- und 97 Meilen Rangier- und Nebengeleisen. Bei Paducah hat sie Anschluss an die St. Louis Division der Illinois Central Railroad, welche von hier nach St. Louis führt, bei Fulton an die Hauptlinie der Chicago, St. Louis & New Orleans Railroad und bei Memphis an die Memphis Division der genannten Bahn, sowie an die Yazoo & Mississippi Valley Railroad, welche beiden Bahnstrecken von Memphis nach New Orleans führen. Die Louisville Division schließt ausserdem in Louisville an verschiedene Linien an, welche von dort nach der atlantischen Küste führen. Im Sept. 1904 wurde das gesamte A.-K. der Indianapolis Southern Ry angekauft, welche die Strecke Indianapolis-Effingham, 177 engl. Meilen im Betriebe hat, deren Betrieb aber separat verwaltet wurde. Am 5./5. 1911 wurde die Ges. im Zwangsverfahren verkauft u. seitens der Illinois Central Rr. Co. erworben. Seit 1./7. 1911 wird die Indianapolis Southern Ry als ein Teil der Indiana Division der Illinois Central Rr. Co. betrieben. Im Juni 1909 wurden, § 4 998 500 St.-Aktien u. im Jahre 1912 § 14 461 000 Vorz.-Aktien der Central of Georgia Ry erworben, jedoch bleibt der Betrieb dieser Eisenbahn unabhängig. Am 30./6. 1915 waren im Besitz der Illinois Central Rr. Co. u. a. § 15 000 000 Vorz.-Aktien, § 4 998 500 St.-Aktien der Central of Georgia Ry Co., § 11 756 000 Aktien der Dubuque & Sioux City Rr. Co., § 1 000 000 Aktien der Dunleith & Dubuque Bridge Co., § 520 000 St.-Aktien u. § 150 000 Vorz.-Aktien der Chicago Memphis & Gulf Rr. Co.

Das Gesamtnetz der Linien, welche die Illinois Central Railroad Company teils eigentums-, teils pachtweise betreibt, umfasste 30./6. 1915: 4767.14 engl. Meilen ausschl. der 1370 engl. Meilen, welche im Besitz u. Betrieb der Yazoo & Missouri Railroad Co. sind.

Kapital: § 109 296 000 in Aktien à § 100. Das A.-K. wurde erhöht im Nov. 1901 von § 66 000 000 auf § 79 200 000, u. im Juni 1902 auf § 95 040 000. Die G.-V. v. 18./5. 1908 beschloss das A.-K. von § 95 040 000 auf § 123 552 000 zu erhöhen; von den neuen Aktien im Betrage von § 28 512 000 wurde die eine Hälfte begeben, während die restierenden § 14 256 000 entweder später begeben oder aber an ihrer Stelle Convertible Bonds emittiert werden sollen. Die Union Pacific Rr. Co. besass gemeinschaftlich mit der Oregon Short Line Rr. Co. am 30./6. 1915: § 22 500 000 Aktien.

Bonds-Schuld am 30./6. 1915: § 170 886 700, davon im Portefeuille der Ges. § 17 675 000, daher in Umlauf § 153 211 700.

4% Illinois Central Gold Bonds per 1952. § 15 000 000 in Stücken à § 500, 1000. Zinsen: 1. April, 1. Okt. Tilgung: Das Kapital ist fällig am 1. April 1952. Sicherheit: Als Sicherheit für diese Bonds hat die Illinois Central Company bei der United States Trust Company § 16 350 000 5% Gold Bonds verpfändet, letztere ausgegeben von subsidiarischen Gesellschaften und gesichert durch eine First Mortgage auf 850 Meilen fertiggestellter normalspuriger Bahn, ausgegeben im Verhältnis von nicht mehr als § 20 000 per Meile. Zahlstellen: Berlin: S. Bleichröder für die Coupons, welche zum jeweiligen Tageskurse der Dollarcoupons ausgezahlt werden, Zahlung des Kapitals in New York in Gold. Aufgelegt in Frankfurt a. M. am 7. Febr. 1888 § 5 000 000 zu 99.50%, in Berlin am 7. Juli 1888 § 3 000 000 zu 99.25%. — Kurs Ende 1889—1914: In Berlin: 99.96, 94.25, 98.75, 97.100.50, 100.100, 101.20, 102.50, 100.30, 103.50, 104.60, 103.30, 103.25, 103.75, —, —, 99.75, 100.90, 101. —, 100.98.50, 90.50, —%. — In Frankf. a. M.: 99.40, 95.70, 94.30, 98.50, 97.85, 100.40, 99.60, 99.60, 101.30, 102.60, 101.103.60, 105, 103.30, 103.90, 104.30, 105, 102.60, 100, 102.30, 101.50, 100, 100.80, 99.30, 91.60, —%. Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel an der Börse 1 § = M. 4.20 gerechnet, vorher 1 § = M. 4.25.

4% Illinois Central Gold Bonds per 1953. § 25 000 000 in Stücken à § 500, 1000. Zinsen: 1. Mai, 1. Nov. Tilgung: Das Kapital ist fällig am 1. Nov. 1953. Sicherheit: Diese Bonds sind eine direkte Schuldverschreibung der Illinois Central Railroad Company und gesichert durch eine am 1. Sept. 1892 von dieser Gesellschaft an die United States Trust Company in New York als Trustee ausgestellte Pfandurkunde, welche sämtlich von der Illinois Central Railroad Company bereits gekauften oder später zum Ankauf gelangenden