

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Annuität der Reg. 2 301 000, Zs. 13 645, verjäherte Div. u. Zs. 2790. — Ausgaben: Dienst der Oblig. 1 483 960, Tilg. von Oblig. 177 450, allg. Unk. 25 238, Wechselkurs u. Provis. 1685, Gewinn 629 102. Sa. Piaster 2 317 435.

Gewinn-Verwendung: Zur Tilg. von 18 Aktien 35 100, Tant. des A.-R. 13 125, Gewinnanteil der Gründeranteile 39 375, Div. 538 146, Vortrag 91 483.

Dividenden 1899—1915: Piaster 184, 204.25, 126.25, 130.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25 pro Aktie. (Piaster $97\frac{1}{2} = \text{£} 1$.) Zahlst. für die Dividende: National Bank of Egypt in Cairo u. Alexandrien.

Direktion: W. Pelizaeus.

Aufsichtsrat: Präs. Maurice von Cattau Bey, W. Pelizaeus, Baron Jacques L. de Menasce Baron Alfred de Menasce, Hugo Oppenheim, F. T. Rowlatt, Max Winterfeldt.

Amerikanische Eisenbahnen.

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 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 Dampfschiffen, die Union Dry Dock, die Hillsdale Coal & Iron Company, die Blossburg Coal Company, die Northwestern Mining and Exchange Company. Im Juni 1903 erwarb die Ges. im Verein mit der Baltimore & Ohio Rr., der Chesapeake & Ohio Ry, der Lake Shore & Michigan Southern Ry u. der Pittsburgh, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry zu gleichen Teilen $\$ 6\,924\,200$ von den ausstehenden $\$ 11\,000\,000$ St.-Aktien der Hocking Valley Ry, 347 engl. Meilen.

Bahngebiet am 31.12. 1915: I. a) Eigene oder mittelst Besitzes des ganzen Aktienkapitals kontrollierte Linien 1744.60, b) mittelst Besitzes von mehr als einer Mehrheit des Aktienkapitals kontrollierte Linien 160.31, c) gepachtete Linien 276.96, d) Wegerechte 75.53, zus. 2257.40 engl. M. II. a) beschränkte Wegerechte 131.20, b) eigene, an andere Ges. verpachtete Linien 131.2, c) gepachtete und an andere Ges. wieder verpachtete Linien 2.35, d) kontrollierte aber unabhängig betriebene Linien 37.87, zus. 183.79 engl. M. Daher insgesamt 2441.19 engl. M.; ausserdem noch die New York Susquehanna & Western 238 engl. M.

Kapital: $\$ 112\,378\,900$ in St.-Aktien, $\$ 47\,892\,400$ in 4% I. Vorz.-Aktien u. $\$ 16\,000\,000$ in 4% II. Vorz.-Aktien à $\$ 100$. Die 4% Dividende der Vorz.-Aktien ist non cumulativ, d. h. ohne Nachzahlungsverpflichtung.

Bonds-Schuld nach Reorganisationsplan wurden neu geschaffen $\$ 175\,000\,000$ in I. kons. Mortgage Bonds, fällig 1./1. 1996, davon $\$ 35\,000\,000$ 4% Prior Lien Bonds u. $\$ 140\,000\,000$ Gen. Lien Bonds mit Zinsen ab 16./6. 1896 3% für 2 Jahre u. 4% nachher. In Umlauf am 31./12. 1915: $\$ 35\,000\,000$ Prior Lien Bonds, $\$ 52\,724\,000$ Gen. Lien Bonds u. $\$ 32\,000\,000$ konvertierbare Bonds.

5% New York & Erie II. Mortgage Gold-Bonds. Fällig 1./9. 1919. In Umlauf am 31./12. 1915: $\$ 2\,149\,000$; urspr. 1./3. 1859 fällig, alsdann verlängert bis 1./9. 1879 u. von da ab bis 1./9. 1919 unter Herabsetzung des Zinsfußes von 7% auf 5%. Stücke à $\$ 1000$. Zs.: 1./3. u. 1./9. Kapital u. Zs. zahlbar in Gold of the present Standard of weight and fineness. Die am 1./9. 1908 u. 1./3. 1909 fälligen Coup. wurden von J. P. Morgan & Co. zupari angekauft. Sicherheit: II. Mortgage auf Strecke Piermont-Dunkirk 446,64 Meilen. Kurs Ende 1882—1914: