

4% konsol. Debentures 176 284 882, Algoma Zweigbahn I. Mortgage Bonds 3 650 000, 6% Noten-Zertifikate 52 000 000, Aufgeld auf verkaufte St.-Aktien 45 000 000, fällige Rechn. 7 259 722, Löhne 4 529 491, diverse Passiva 6 199 837, aufgelauf. Bonds-Zs. u. Pachten 544 061, Oblig. 11 130 000, Ausrüst.-Ern.-F. 5 693 823, Dampfschiffs- do. 4 415 457, R.-F. für unvorhergesehene Fälle u. für Kriegssteuern 23 284 641, Marine Versich.-F. 555 363, Einnahmen für verkaufte Ländereien 71 999 872, Überschuss in anderen Aktiven 116 735 022, Überschuss aus dem Betriebe 116 804 454. Sa. § 986 768 544.

Gewinn u. Verlust 1916 (1/2 Jahr): Bruttoeinnahmen 76 717 965, Betr.-Ausgaben 45 483 199, Nettoeinnahmen 30 874 766, davon ab feste Lasten 5 132 551. Überweis. an Pens.-F. 200 000, bleiben 25 542 215, davon ab Netto-Einnahmen aus dem Dampfschiffsbetriebe, Telegraph etc. übertragen auf Spez.-Einkommen-Kto 1 144 071, bleiben 24 398 143, hierzu Spezial-Einkommen 6 415 352, Vortrag vom 30./6. 1916 100 604 597 zus. 131 418 092, davon ab 2% Div. auf Vorz.-Aktien 1 613 638, 5% Div. auf St.-Aktien 13 000 000, bleibt Vortrag § 116 804 454.

Dividenden der Aktien: 1890—99: 5, 5, 5, 5, 2 1/2, 1 1/2, 2, 4, 4, 5%; pro 1899/1900 (Halbj.) 2 1/2%; 1900/01—1915/16: 5, 5, 5 1/2, 6, 6, 6 1/2, 7, 7, 7 1/2, 9 1/2, 10, 10, 10, 10, 10%. 1916 (II. Halbj.) 5%; 1917: 10%. (Seit 1907 aus den Zs. der für die verkauften Ländereien erhaltenen Beträge u. der Restkaufgelder eine Extra-Div. von jährlich 1% u. seit 1911 jährlich 3%. — Zahlst.: Berlin: Nationalbank für Deutschl., C. Schlesinger-Trier & Co.; Hamburg: Joh. Berenberg, Gossler & Co. Die Zahlung der Div. erfolgte früher halbj., 1./4. u. 1./10., jetzt vierteljährlich 1./1., 1./4., 1./7., 1./10. Die Stücke haben keine Div.-Scheine, die Zahl. der Div. geschieht durch Abstempelung der Stücke. Seit 1./7. 1914 wurde in Deutschland die Dividende nicht mehr bezahlt.

Kurs Ende 1886—1916: In Berlin: 66.25, 59.80, 52.50, 71.60, 72.75, 89.25, 86.50, 69.25, 58.50, 47.30, 51.50, 76.10, 80.50, 89.40, 90.30, 111.20, 130.90, 119.40, 132.70, 175.60, 194.50, 154.10, 176.70, 182.60, 198, 245.75, 258, 212.80, 174.80*, —, 215%. — Ende 1890—1916: In Hamburg: 71.75, 81, 85.50, 65.50, 62, —, 50.50, 73, 78.75, 89.25, 90.75, 111.25, 131, 119.10, 132.75, 176.50, 195.45, 155.10, 177.50, 183.20, 198.15, 246.70, 259.15, 213, 175.50*, —, 215%. — Ausserdem notiert Breslau. — Aufgelegt in Berlin § 800 000 14./10. 1885 zu 45.25% in Hamburg 8./1. 1890 zu 70.25%. Usance: Die Aktien in Zertifikaten des New Yorker Registers über je 10 Aktien von § 100, über je 5 Aktien von § 100 u. über je 1 Aktie von § 100 sind nur lieferbar, wenn sie in Berlin auf die Nationalbank für Deutschland, Jacob Landau oder C. Schlesinger-Trier & Co., in Hamburg auf Joh. Berenberg, Gossler & Co. lauten. Der Handel versteht sich für Aktien mit Stempel: Div. Juli 1914 bezahlt. Seit 2./1. 1899 wird an den deutschen Börsen beim Handel § 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher in Berlin u. Breslau § 1 = M. 4.25, in Hamburg § 1 = M. 4.50.

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.