

Gen.-Vers. v. 2./10. 1912 wurde beschlossen, das A.-K. um \$ 12 000 000, auf \$ 72 000 000. zu erhöhen. Vom A.-K. befinden sich \$ 36 720 000, d. h. die Majorität im Besitz der Atlantic Coast Line Rr. Co.

Bonds-Schuld: 31./12. 1916: \$ 204 297 165; nach Abzug der im Tresor befindl., sowie zur Sicherstellung bei Trustees deponierten u. der im Tilg.-F. befindlichen \$ 32 920 340 Bonds sind netto ausstehend: \$ 171 376 825.

6% Louisville u. Nashville 40jähr. I. Mortg. Gold-Bonds, fällig 1./3. 1921. \$ 3 500 000, Stücke à \$ 1000. Zs.: 1./3., 1./9. Kapital u. Zs. zahlb. in Gold of the present Standard of weight and fineness. Sicherh.: I. Mortgage auf die Southeast u. St. Louis Division (208 Meil.). Die Southeast u. St. Louis Railway, Hauptlinie St. Louis-Evansville 161 Meil., Zweigbahnen Shawnee Junction-Shawneetown 41 Meil., O'Fallon Junction-O'Fallon 6 Meil. (= 208 Meil.), wurde nach der Zwangsversteig. v. 18./11. 1880 von der Louisville u. Nashville Railroad Co. gegen Hingabe der \$ 3 500 000 6% Gold Bonds dieser Emiss., der \$ 3 000 000 der nachstehend behandelten 3% Gold Bond, II. Mortgage und ferner gegen Gewähr. von \$ 1 000 000 in Aktien der Southeast und St. Louis Bahn erworben, bezw. in rechtlicher Form auf 49 Jahre, ab 27./1. 1881, gepachtet. Kurs 1884 bis 1916: 92.50, 104⁵/₈, 104, 115.90, 116, 118.10, 115.60, 118.10, 118, 115.70, 119.15, 119.50, 118.10, 119.20, 120.85, 124, 125, 125, 125, 123.50, 122.40, 121.50, 118.30, 111, 115, 113.80, 114, 113, 110.50, 106, —*, —, 132%. Notiert in Frankf. a. M.

3% Louisville und Nashville 99jähr. II. Mortgage Gold-Bonds, fällig 1./3. 1980. \$ 3 000 000. In Umlauf am 31./12. 1916: \$ 2 997 000, ferner in eigenem Besitz \$ 3000. Stücke à \$ 1000. Zs.: 1./3. u. 1./9. Kapital u. Zs. zahlbar in Gold of the present Standard of weight and fineness. Sicherheit: II. Mortgage auf die Southeast u. St. Louis Division (208 Meilen). Vgl. 6% Gold Bonds I. Mortgage 1921. Kurs 1881—1916: 54.25, 48.50, 50, 39⁷/₈, 50.75, 57.90, 58.70, 58.30, 64.40, 62.50, 62.50, 61.80, 57, 63, 67, 63.60, 64.20, 67.65, 66.50, 69.50, 72, 71.50, 72.50, 75.20, 75.90, 74, 67, 72.40, 73, 73, 71.70, 68, 63, —*, —, 77%. Notiert in Frankf. a. M.

4% Louisville u. Nashville 50jähr. Unified Mortgage Gold Bonds von 1890, fällig 1./7. 1940, vorher unkündbar. Em. bis \$ 75 000 000. In Umlauf am 31./12. 1916: \$ 64 768 000, ferner im eig. Besitz \$ 2 156 000. Stücke à \$ 1000, in Frankf. a. M. lieferbar Nr. 1—5000. Zs.: 1./1. u. 1./7. Kap. u. Zs. zahlbar in Gold of or equal to the present Standard of weight and fineness. Zahlst.: Frankf. a. M.: J. Dreyfus & Co. für die Coup., welche zum jeweil. Tageskurse der Dollarcoup. eingelöst werden. Sicherheit: Hypoth. auf die Stammlinie u. auf die Zweiglinien der Louisville and Nashville Railroad Co. in Kentucky u. Tennessee inkl. der Cincinnati Division auf den Namen der Central Trust Co. in New York; ferner hat die Ges. bei der erwähnten Trust Co. nom. \$ 26 033 606 in Aktien der verschied. Bahnen und \$ 3 150 000 in 4% Bonds der Alabama Mineral Rr. Co. hinterlegt u. verpfändet. Der bestellten Hypothek gehen einstweilen noch die älteren Bonds der Ges. im Range voran. Lt. Verpfändungskunde dürfen Unified Bonds nur als Ersatz für ausstehende Bonds, für den Bau neuer und für Ausdehnung alter Linien oder für neu erworbenes Bahneigentum oder für bestimmte besonders erwähnte Zwecke ausgegeben werden. In jedem Fall werden die Bonds unter Aufsicht u. Beglaubigung seitens der Central Trust Co. ausgegeben, und auf alles neue Eigentum, hergestelltes oder erkaufte, gegen welches Bonds ausgegeben werden, ist das Pfandrecht durch Verpfändungskunde gesichert. Die hypothekarisch bevorzugten älteren Bonds dürfen nicht prolongiert werden, sie sind bei oder vor Verfall abzubezahlen bzw. durch 4% Unified Bonds zu ersetzen. Aufgelegt \$ 5 000 000 (Nr. 1—5000) 3./3. 1891 zu 83.50% in Frankf. a. M. bei J. Dreyfus & Co., ferner in Mülhausen, Colmar, Strassburg, Basel, Zürich, London u. New York. Kurs 1891—1916: 79.50, 78.90, 73, 74.20, 77, 76.20, 84.30, 94.70, 97, 99, 100.50, 99.50, 99, 101.50, 102.50, 100, 95, 99, 98.50, 98, 98.50, 97, 92, —*, —, 107%. Notiert in Frankf. a. M.

Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel an der Börse 1 \$ = M. 4.20 gerechnet, vorher 1 \$ = M. 4.25. **Geschäftsjahr:** Kalenderjahr; bis 30./6. 1916: 1. Juli bis 30. Juni.

Dividenden: 1880—84: 8% u. 100% in Aktien, 6, 3, 5 (in Aktien), 5 (in Aktien); 1885/86 bis 1914/15: 0, 0, 5 (in Aktien), 5 (in Aktien), 6 (4⁹/₁₀% in Aktien, 1¹/₁₀% in bar), 5, 4, 4, 0, 0, 0, 0, 3¹/₂, 4, 5, 5, 5, 5, 6, 6, 6, 6¹/₂% (1% in Aktien der Louisville Property Co., 5¹/₂% in bar), 5¹/₂, 7, 7, 7, 7, 5, 1916: 7%. Zahlbar im Febr. u. Aug. Sie wurde verschied. anstatt in bar in Aktien bezahlt u. die dadurch erübrigten Barbeträge zu Verbesser. des Bahneigentums verwandt.

Gewinn 1916: Bruttoeinnahme 64928121, ab Betriebskosten (64.75%) 42042111, Betriebsüberschuss (35.25%) 22 886 009, ab Steuern 2427927, uneinbringliche Betriebseinnahmen 18217, bleibt Betriebseinkommen 20 439 866, hierzu aus Pachten 2 065 051, Einkommen aus Mitbenutzungsrechten 264 298, do. aus verpachteten Bahnen 219 732, do. aus Grundbesitz 113 843, verschied. Pachten 36 551, aus separat betriebenen Eigentum 155 159, Dividenden-Einnahmen 1 182 798, Einkommen aus fundierten Sicherheiten 404 114, do. aus nicht fundierten Sicherheiten u. Rechnungen 808 147, do. aus Tilg.-F. 413, total 25 689 970, abzügl. Bonds-Zs. 7 621 067, andere Zs. 5560, Pachten 104 971, Ausgaben für Mitbenutzungsrechte 584 113, do. für gepachtete Bahnen 152 354, verschied. Pachten 35 405, aufgelaufene Steuern 15 078, Prämie auf verlorene Bonds 93 175, gezahlte Einkommensteuer auf Zs. von steuerfreien Bonds 15 964, Tilg.-F. 76 055, div. Ausgaben 23 419, bleiben 16 962 810, hierzu Vortrag 45 126 024, Gewinn auf verkaufte Strecke u. Ausrüstung 1121, Subventionen 25 488, verjährte Zahlungsanweis. u. Löhne 39 259, verschied. Kreditposten 33 380, zus. 62 188 083, davon ab: 6% Div. 5 040 000, in Grundbesitz angelegter Überschuss 25 488, Disagio auf verkaufte Bonds 3075, Verlust bei aufgebener Bahnanlage u. Ausrüstung 18 388, Verlust bei der Reorganisation der New