2 757 200, Bonds, deren Hypoth. gelöscht sind, noch nicht präsentiert 8000, Löhne 2952, andere laufende Verbindlichkeiten 22 907, aufgelaufene Wertverminder. auf Bahnlinien 337 003, do. auf Ausrüst. 6 868 850, andere noch nicht beglichene Forder. 81 153, durch Einkommen neu erworbener Realbesitz 16 955, durch Einkommen u. Überschuss getilgte fundierte Schuld 5 009 243, Tilg.-F.-Res. 192 893, Vortrag 1 907 687. Sa. $ 299 228 543.

Gewinn u. Verlust 1915/16: Einnahmen: Betriebseinnahmen 38 681 484, Betriebsausgaben 21 519 648, Betriebsnetto-Einnahmen 17 161 837, davon ab Steuern 1 761 724, uneinbringliche Eisenbahn-Einahmen 7839, bleiben 15 392 274, hierzu Pacht für Material u. Ausrüst. 974 867, Einnahmen aus verpachteten Bahnen 86 360, verschied. Pacht-Einnahmen 31 075, Einnahmen aus Realbesitz 4831, verschiedene Einnahmen 2312 = total $ 16 209 677, davon ab: Pacht für Ausrüst. u. Material 1 649 077, do. für Mietbenutzungsrechte 91 444, do. für gepachtete Bahnen 38 583, verschied. Pachten 19 876, verschied. aufgelaufene Steuern 27 238, verschied. Ausgaben 2917, auf Grund des Pachtvertrages der Southern Pacific zufliessendes Einkommen 397 035 bleiben 13.983 506, hierzu Einnahmen aus dem Grundbesitz 76 334, Zs. aus Sicherheiten 214 117, Zs. aus nicht fundierten Sicherheiten u. in laufender Rechnung 8152, Einnahmen aus dem Tilg.-F. u. anderen R.-F. 259 812, verschied. Einkommen 186 928, total 14 919 368, ab: aufgelaufene Steuern 291 396, Zs. auf fundierte Schuld 8 429 941, verschied. Ausgaben 147 759, Überweis. an Tilg.-F. u. andere R.-F. 56 003, bleiben 5 994 270, Gewinn beim Verkauf von Eisenbahnlinien u. Ausrüst. 1122, verschied. Einnahmen 652 920, zus. 6 648 312, davon Überweisung an Tilg.-F. u. andere R.-F. 479 015, Div. aus dem Überschuss 1 705 132, aus dem Überschuss getilgter Diskont auf fundierte Schuld 1250, aus dem Überschuss erworbener Realbesitz 16 955, Verlust bei der Aufgabe von Eisenbahnstrecken u. Ausrüst. 97 111, verschied. Ausgaben 345 993, bleiben 4 002 856, davon ab Defizit am 30./6. 1915 2 095 169, bleibt Vortrag $ 1 907 687.

Dividenden 1899/1900—1915/16: Auf Vorz.-Aktien: 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 6, 6, 4, 4%; auf St.-Aktien: 0, 0, 0, 0, 0, 2, 3, 6, 6, 6, 6, 10, 6, 6, 6, 1½, 1½%. Im J. 1914 wurde eine Extra-Div. auf die Vorz.-Aktien im Betrage von $ 2 460 000 zum Ausgleich der Div. für die Vorz.- u. St.-Aktien für die J. 1907—1912 gezahlt. Für das Jahr 1913/14 wurde auf die Vorz.-Aktien u. St.-Aktien eine Spez.-Div. von je 20.61% gezahlt.

Chicago, Burlington & Quincy Railroad Co. in Chicago.

Begründet: Im Jahre 1852, jetzige Firma seit 1855.

Die Bahnlinien des Systems erstrecken sich von Chicago westlich bis Lyon u. Denver in Col., Cheyenne und Sheridan in Wyoming, nördlich bis St. Paul und südlich bis Kansas City und St. Louis und durchziehen die Staaten Illinois, Iowa, Missouri, Nebraska, Kansas, Colorado, Wyoming und South Dakota. Das Netz entstand teils durch eigene Konstruktionen, teils durch Ankäufe und Konsolidierungen; am 7./11. 1900 beschloss die Vers. der Aktionäre den Ankauf der bisher gepachteten Linien in Jowa und Missouri (Kansas City, St. Joseph & Council Bluffs Railroad Company 311 engl. M., St. Louis, Keokuk & Northwestern Railroad Company 242 engl. M., Chicago, Burlington & Kansas City Railway Company 221 engl. M., Hannibal & St. Joseph Railroad Company 299 engl. M., Keokuk & Western Railroad Company 260 engl. M. und Chicago Ft. Madison & Des Moines 71 engl. M.). Im März 1901 wurde gemeinsam mit der Chicago Milwaukee & St. Paul Ry die Davenport Rock Island & Northwestern Ry, 40 engl. M. lang, erworben. Sodann wurde im Febr. 1902 die Kansas City Peoria & Chicago Ry, 196 engl. Meilen u. im Juni 1902 sämtl. Bonds u. Aktien der Jacksonville & St. Louis Ry, 112 engl. Meilen angekauft. Die G.-V. v. 4./11. 1903 beschloss den Ankauf der Iowa & St. Louis Rr. Co., der Quincy Rr. Bridge, der Burlington & Western und der Winona Bridge Ry. Der Betrieb der Bahn wurde an die im Okt. 1901 neu gegr. Chicago, Burlington & Quincy Railway Co. gegen Zahlung von 7% Div. auf die Aktien der Chicago, Burlington & Quincy Rr. Co. auf 99 Jahre verpachtet; jedoch wurde am 28./6. 1907 dieser Pachtvertrag aufgehoben, u. der Betrieb v. 1./7. 1907 von der alten Ges. (Chicago, Burlington & Quincy Rr. Co.) wieder selbst übernommen. Im Dez. 1908 erwarb die Ges. $ 23 657 500 von $ 31 000 000 St.-A. der Colorado & Southern Ry und dadurch die Kontrolle über diese Ges.

Bahngebiet am 30./6. 1916: eigene Linien 9015.73 engl. M., gepachtete Linien 353.31 engl. M., zus. 9369.04 engl. M.

Kapital: Am 30./6. 1916: $ 110 839 100 in Aktien à $ 100, hiervon $ 107 613 500 gegen 4% Oblig. der Northern Pacific Ry und der Great Northern Ry Co. umgetauscht.

Umtausch der Aktien der Chicago, Burlington & Quincy Rr. Co. gegen 4% Oblig. der Northern Pacific Ry Co. und der Great Northern Ry Co.: Am 25./4. 1901 beschloss das Direktorium der Chicago, Burlington & Quincy Rr. Co. ihren Aktionären folgendes Gebot der Northern Pacific Ry Co. und der Great Northern Ry Co. wegen Übernahme ihrer Bahn zu unterbreiten. Für das A.-K., jedoch nicht unter ⅔ des ganzen Betrages, boten die beiden Eisenbahn-Ges. 4% Schuldverschreib., welche am 1./7. 1921 zur Rückzahlung fällig sind, jedoch schon vom 1./7. 1906 ab jederzeit mit 105% zurückgezahlt werden können und die durch eine Verpfändung aller gegen diese Oblig. umgetauschten Aktien der Chicago, Burlington & Quincy Rr. Co. bei einer Trust Company als Trustee gesichert sind. Auf jede Aktie à $ 100 entfielen $ 200 4% Oblig., diejenigen Aktionäre, welche einen Teil in bar wünschten, erhielten $ 160 in Bonds und $ 40 in bar. Die