Bilanz am 30. Juni 1916: Aktiva: Bahnbauktio u. Ausrüst. 40 905 914, Tilg.-F. 481 546, Realbesitz 12 397, Anlagen in zugehörigen Ges.: Aktien 51 400, andere Anlagen: Bonds 211 500, Noten 324 474, Vorschüsse 21 886, Guth. bei Agenten u. Kondukteuren 88 021, Darlehen u. Wechsel 77 168, Kassa 145 673, div. Forder. 253 776, Material. u. Vorräte 578 035, Zs. u. Div. 8233, andere laufende Aktiva 23, Betriebs-F. Vorschüsse 2603, andere zurückgestellte Aktiva 39 714, andere unerledigte Debetposten 76 983. — Passiva: A.-K. 10 000 000, Bonds 12 145 000, offene Konten 2 338 793, Gehälter u. Löhne 319 063, div. Verpflichtungen 2482, fällige noch nicht bezahlte Zs. 101 690, alte Div. 174, unbezahlte fällige Bonds 58 000, aufgelauf. aber noch nicht fällige Zs. 68 870, andere laufende Verbindlichkeiten 3445, andere zurückgestellte Verbindlichkeiten 735, noch nicht fällige Steuern 151 088, Versich.- u. Unfall-Res. 32 282, aufgelaufene Wertverminderung der Ausrüstung 1174 301, unerledigte Konten 3131, durch Einkommen u. Überschuss getilgte Bonds 11 637 823, do. neu erworbener Realbesitz 9943, Tilg.-F.-Res. 526 155, Vortrag 4 706 314 = Total \$ 43 279 297.

Gewinn u. Verlust 1915/16: Einnahmen: Betriebseinnahmen 6 484 167, Betriebsausgaben 4 665 365, Betriebsüberschuss 1 818 802, davon Steuern 361 905, uneinbringl. Eisenbahneinnahmen 2500 bleiben 1 454 398, hierzu Pacht für Ausrüstungen 96 122, Pacht für gemeinsam benutzte Einrichtungen 272 632, verschiedene Pachten 37 674, Einnahmen aus Realbesitz 254, Div.-Einnahmen 2270, Einnahmen aus fundierter Sicherheit 14 214, do. aus nicht fundierter Sicherheit u. Zs. in laufender Rechnung 2252, do. aus Tilg.-F. u. anderen R.-F. 50 510, verschied. Einnahmen 451 zus. 1 930 776, davon ab: Pacht u. Miete für Ausrüstung 362 934, Pacht für gemeinsam benutzte Einrichtungen 73 245, verschiedene Pachten 312, Zs. auf fundierte Schuld 762 015, do. auf nicht fundierte Schuld 2266, verschied. Ausgaben 380, Überweis. an Tilg.-F. u. andere R.-F. 50 510, bleiben 679 114, hierzu Vortrag v. 30./6. 1915: 4 036 146, Gewinn beim Verkauf von Strecken u. Ausrüstung 24 163, verschiedene Forderungen 111 032 total 4 850 455, ab: Überweis. an Tilg.-F. u. andere R.-F. 23 284, aus Überschuss neu erworbener Realbesitz 9943, Verlust bei aufgegebener Strecke u. Ausrüstung 35 797, verschiedene Ausgaben 75 116, bleibt Vortrag \$ 4 706 314.

Illinois Central Railroad Company, Chicago.

Gegründet: Am 10. Febr. 1851. Die Charter vom 10. Febr. 1851 befreit das Eigentum der Gesellschaft von jeder Steuer, fordert aber hierfür eine jährliche Abgabe an den Staat von 7% der Bruttoeinnahme der 705,50 Meilen langen Stammlinie. Im Jahre 1882 pachtete die Gesellschaft die Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad Company, deren Aktienkapital sie fast ganz besitzt, auf 400 Jahre; sie übernahm hierbei die Garantie für die Zinsen der Bonds und für eine 4% Dividende des Aktienkapitals; ausserdem ist von der Gesellschaft die Dubuque and Sioux City Railroad, von deren Aktienkapital in Höhe von \$ 15 000 000 sie \$ 11 746 900 besitzt, mit ihrem Interesse an der Cedar Falls and Minnesota Railroad vom 1. Jan. 1895 bis 1. Aug. 1951 gepachtet. Auf Beschluss der Gen.-Vers. vom 18. Juni 1892 wurde der Ankauf einer überwiegenden Mehrheit der Wertpapiere der Louisville, New Orleans und Texas Railway Co. beschlossen, welche Gesellschaft am 25. Okt. 1892 mit der Jazoo und Mississippi Valley Railroad Company verschmolzen wurde. Im Jahre 1896 wurde die St. Louis Alton and Terre Haute Railroad und die von dieser Gesellschaft bisher gepachtete Belleville and Southern Illinois Railroad Company auf die Dauer von 99 Jahren in Pacht genommen. Die Illinois Central Railroad Co. zahlt den Aktien der St. Louis Alton and Terre Haute Railroad eine feste Dividende von 2¼% und den Vorzugsaktien der Belleville and Southern Illinois Railroad Co. eine solche von 4,8% für die Dauer des Pachtvertrages, zugleich wurde den Aktionären beider Gesellschaften ein Umtausch ihrer Aktien in 3% Bonds der Illinois Central Railroad Co., zahlbar 1. Juli 1951, angeboten. Das Netz der St. Louis, Alton und Terre Haute-Bahn nebst Zweigbahnen führt von East St. Louis, am östlichen Ufer des Mississippi gegenüber der Stadt St. Louis, nach dem an nördlichen Ufer des Ohio gegenüber Paducah gelegenen Brooklyn (Illinois), mit verschiedenen Zweiglinien nach Eldorado, Murphysboro and East Carondelet, und umfasst insgesamt eine Strecke von 239 Meilen Hauptgleisen und 62 Meilen Neben- und Rangiergleisen. 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 Receivenschaft befanden, zusammen mit den Bahnanlagen 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“