

Geschäftsjahr: 1./7.—30./6., bis 1899 inkl. Kalenderj., seit 1916 wieder Kalenderj.

Bilanz am 31. Dez. 1918: Aktiva: Baukt u. Ausrüstung 542 656 975, Ozean-, See- u. Fluss-Dampfschiffe 27 509 420, Aktien, Vorz.-Aktien u. Bonds 123 195 564, Vorschüsse auf kontrolliertes Eigentum u. Versch.-Prämien 6 660 747, als Sicherheit für die Noten-Zertifikate hinterlegt: Restkaufgelder auf Land- u. Stadt-Grundeigentumsverkäufe 60 704 530, Regierungssicherheiten 30 682 057, Provinz- u. Stadt-Sicherheiten 2 031 721, Darlehen an die Regierung 40 000 000, verschied. Sicherheiten 26 897 558, Anlagen in Ländereien u. Eigentum 105 109 626, Kasse 13 482 365, Material u. Vorräte 22 135 952, Guth. bei Agenten u. Kondukteuren 4 040 563, Netto-Betriebsrechnungen 442 992, Guth. bei der Reg. für Transporte etc. 3 797 887, verschied. Guth. 6 377 139, Kassa 39 548 417. — Passiva: St.-Aktien 260 000 000, Vorz.-Aktien 30 681 921, 4% konsol. Debentures 216 284 882, Algoma Zweigbahn I. Mortgage Bonds 3 650 000, 6% Noten-Zertifikate 52 000 000, Aufgeld auf verkaufte St.-Aktien 45 000 000, fällige Rechn. 9 188 178, Löhne 5 216 538, diverse Passiva 8 960 573, aufgelaut. Bonds-Zs. u. Pachten 539 283, Oblig. 8 930 000, Ausrüst.-Ern.-F. 3 959 932, Dampfschiffs- do. 18 649 396, R.-F. für unvorhergesehene Fälle u. für Kriegssteuern 21 929 788, Einnahmen für verkaufte Ländereien 84 079 685, Spez.-R. für Steuern 2 203 621, Überschuss in anderen Aktiven 106 724 348, Überschuss aus dem Betriebe 127 275 370. Sa. § 1 055 273 514.

Gewinn u. Verlust 1918: Bruttoeinnahmen 157 537 698, Betriebs-Ausgaben 123 035 310, Nettoeinnahmen 34 502 388, davon ab feste Lasten 10 177 513, Überweis. an Pens.-F. 500 000, bleiben 23 824 875, davon ab Netto-Einnahmen aus Telegraph, übertragen auf Spez.-Einkommen-Kto 193 977, bleiben 23 630 898, hierzu Spezial-Einkommen 16 114 502, Vortrag vom 31./12. 1917 116 757 246, zus. 156 502 646, davon ab 4% Div. auf Vorz.-Aktien 3 227 276, 10% Div. auf St.-Aktien 26 000 000, bleibt Vortrag § 127 275 370.

Dividenden der Aktien: 1890—99: 5, 5, 5, 5, 2 $\frac{1}{2}$, 1 $\frac{1}{2}$, 2, 4, 4, 5%; pro 1899/1900 (Halbj.). 2 $\frac{1}{2}$ %; 1900/01—1915/16: 5, 5, 5 $\frac{1}{2}$, 6, 6, 6, 7, 7, 7 $\frac{1}{2}$, 9 $\frac{1}{2}$, 10, 10, 10, 10%. 1916 (II. Halbj.) 5%; 1917—1918: 10, 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—1918: 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, —, 260*%. — Ende 1890—1918: 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, —, 260*%. — 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.

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 Iowa 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