

Income Bonds. Die Certifikate wurden abgestempelt zurückgegeben und behalten noch Geltung für das sog. State Claim; es existieren im ganzen 2447 Stück Certifikate. Trotz wiederholter Bemühungen seitens des Komitees, die Forderung an den Staat Georgia für dessen unerfüllte Garantie zur Geltung zu bringen, war es nicht möglich, auch nur die geringste Konzession zu erlangen. Ein Mitglied des Komitees, Karl Pollitz in Frankf. a. M., erklärte sich bereit, im Interesse der Certifikatsbesitzer weiterhin tätig zu sein u. forderte die Besitzer der Certifikate auf, diese bis zum 31./10. 1901 bei ihm zu deponieren. Nach diesem Termin wurden die Certifikate nur noch mit einer Zubusse von 1% = M. 42 per Stück angenommen. Solange ein Erfolg nicht erzielt ist, werden die Spesen von Karl Pollitz getragen, sollte aber ein Kompromiss zustande kommen, so wird Karl Pollitz die Wiedererstattung seiner Kosten sowie eine angemessene Entschädigung für seine Bemühungen beanspruchen. Obwohl nun Pollitz nach verschied. Richtungen hin im Interesse der Certifikatsbesitzer tätig gewesen ist, konnte er bisher einen Erfolg nicht erlangen; trotzdem setzt er seine Bemühungen in dieser Angelegenheit fort. — Die Savannah Florida and Western Ry Co. wurde am 12./5. 1901 mit der Atlantic Coast Line Rr. Co. konsolidiert. Die neue Ges. behielt den Namen Atlantic Coast Line Rr. Co. bei u. trat am 1./7. 1902 in Wirksamkeit.

4% Brunswick & Western I. Mortgage Gold Bonds. Fällig am 1./1. 1938. Emiss. \$ 3 000 000, davon in Umlauf 31./12. 1918: \$ 1 407 000. Stücke datiert 12./12. 1887 Nr. 1—800 à \$ 500, Nr. 801—3400 à \$ 1000. Zs.: 1./1., 1./7. Zs. zahlbar in Gold, Kapital in Gold of the present Standard of weight and fineness. Sicherheit: I. Mortgage auf Strecke Brunswick-Albany 170,40 Meilen zu gunsten der Metropolitan Trust Co. of New York als Trustee, ausserdem Kapital u. Zs. garantiert von der Savannah Florida & Western Ry Co. Notierung seit 9./7. 1888, erster Kurs 80%. Kurs Ende 1890—1919: 69,90, 66, 64,80, 56,80, 66,20, 72, 71,20, 72,20, 76,90, 78, 84,20, 89, 94,50, 94,60, 96,80, 99,50, 94,50, 90, 94,20, 95, 94, 94,50, 92, 86, —*, —, 109, —, 110*, —%. Notiert in Frankf. a. M.

Brunswick & Western Income Bonds. Em. \$ 3 000 000, in Umlauf 1./10. 1909: \$ 55 000. Stücke datiert 12./12. 1887 à \$ 1000. Zs. event. bis 5% ohne Recht auf Nachzahlung. Couponbogen nicht vorhanden. Div. pro 1906—1911: 5, 5, 5, 5, 5, 5%. Notierung an der Frankf. Börse seit 9./7. 1888, erster Kurs 21%. Kurs franko Zs. Ende 1890—1919: 19,90, 16,20, 14,50, —, 12, 11,50, —, —, 14, 15, 17, 30, 47,30, 48, —, 48, 52, —, 65, 65, —, 90, 22, —, —*, —, 100, —, 100*, —%. Notiert in Frankf. a. M.

Usance: Seit 2. Jan. 1899 wird beim Handel an der Börse \$ 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher \$ 1 = M. 4.25.

Central of Georgia Railway Co. in Savannah Ga.

Gegründet: Im Jahre 1835, eröffnet 1843/46.

Die Central Railroad & Banking Co. of Georgia konsolidierte sich am 1./12. 1872 mit der Macon & Western Rr. Co. Das A.-K. der Savannah & Atlantic Rr. Co. wurde am 26./7. 1890 erworben. Seit 1888 übte die Richmond & West Point Terminal Ry & Warehouse Co. (1894 reorganisiert als Southern Ry) die Kontrolle über die C. Rr. & B. Co. of Georgia. 28./3. 1892 wurde das Unternehmen unter Receiver gestellt u. nachdem dasselbe inkl. der Savannah & Western etc. am 5. bezw. 7./10. 1895 in der Foreclosure erworben, bildete sich am 17./10. 1895 unter obenstehender Firma eine neue Ges., welche die alte Ges. nach dem Juni 1895 veröffentlichten Plan reorganisierte. Die 5% Ocean Steamship Bds. (\$ 1 000 000) u. die in Frankf. a. M. notierten 5% Coll. Trust Gld. Bds. (\$ 4 880 000) blieben von der Reorganisation unberührt. Betrieb ab 1./11. 1895 von der neuen Ges. übernommen. Am 1./1. 1897 wurde seitens der Ges. die Middle Georgia and Atlantic Railway u. im Jahre 1898 das gesamte A.-K. im Betrage von \$ 250 000 der Bruton & Pineora Railway angekauft; die Linie dieser Ges. Bruton-Register, 58 Meilen, wurde am 1./7. 1900 dem Bahnnetz der Central of Georgia Ry einverleibt. Am 13./5. 1901 wurden die Chattanooga Rome & Southern Rr. u. die Chattanooga & Durham Rr. angekauft. Am 3./6. 1912 wurde die Ausgabe von \$ 15 000 000 Vorz.-Aktien beschlossen, deren Erlös zur Zurückziehung der Income Bonds diente.

Staatsbetrieb: Am 28./12. 1917 übernahm der Präsident der Vereinigten Staaten den Besitz, die Kontrolle und den Betrieb der Gesellschaft. Die staatliche Kontrolle soll während des Krieges und nicht über 21 Monate nach Friedensschluss dauern. Die während der Staatskontrolle zu zahlende Dividende soll die durchschnittliche Dividende der letzten drei Jahre nicht übersteigen.

Bahngelbiet am 31. Dez. 1918: Eig. Strecken: Savannah-Tybee 18, Savannah-Atlanta 295, Barnesville-Thomaston 16, Americus-Columbus 62, Columbus-Greenville 49, Columbus-Birmingham 156, Opelika-Roanoke 36, Montgomery-Eufaula 80, Eufaula-Ozark 60, Dover-Brewton 77, Gordon-Covington 82, Macon Junction-Athens 102, Columbus-Andalusia 138, Griffin-Chattanooga 198, Chickamauga-Durham 18, Lyerly Branch 9, Upper Cahaba Branch 12, Greenville-Raymond 24, zus. 1427 engl. Meil. Gepachtete Strecken: Von der Augusta & Sav. Rr.: Millen-Augusta 53, von der Southwestern Rr.: Macon-Eufaula 144, Fort Valley-Columbus 71, Fort Valley-Perry 13, Smithville-Columbia 85, Cuthbert-Fort Gaines 21, von der Chattah. & Gulf Rr.: Columbia-Lockhart 91, Mitbenutzungsrechte 14, zus. 491 engl. Meilen, daher total. System an Bahnlinien 1918 engl. Meilen, zu welchen noch die an die Seaboard Air Line Ry. verpachtete Linie Meldrim-Lyons 58 engl. Meilen zu rechnen ist, u. ausserdem ca. 300 engl. Meilen Wasserlinien der Ocean Steamship Co.