

auf die Gesamtmeilenzahl beschlossen. In Umlauf 30./6. 1906 § 8 335 000. Stücke à § 500. Zs.: 1./6., 1./12. Kapital u. Zs. zahlbar in Gold.

Geschäftsjahr: 1./7.—30./6. (bis 1890 Kalenderjahr).

Dividenden: Vorz.-Aktien 1887—89: $2\frac{1}{2}$, $3\frac{3}{4}$, 0% ; 1890: für $\frac{1}{2}$ Jahr $2\frac{3}{4}\%$; 1890/91 bis 1905/1906: $2\frac{1}{2}$, 0, 2, 0, 0, 2, $2\frac{1}{2}$, 4, 4, 5, 5, 5, 5, $5\frac{5}{8}\%$; St.-Aktien 1887—1905/1906: 0% .

Direktion: Präs. E. T. Jeffery.

Aufsichtsrat: Vors. George J. Gould, Edwin Gould, Howard Gould, A. H. Calef, Winslow S. Pierce, Arthur Coppel, E. T. Jeffery, New York; Charles H. Schlacks, J. F. Vaile, Denver.

Bilanz am 30. Juni 1906: Aktiva: Bahnbauktto 117 207 939, Ausrüstung 11 284 649, Grundbesitz in Colorado 24 887, Spec.-Bau-F. 10 683, Material. u. Vorräte 1 245 908, State u. County Warrants 3332, Darlehen u. Wechsel 1 396 650, Kassa 2 404 570, Guth. bei einz. Pers. u. Ges. 1 238 983, do. bei Agenten u. Konkukt. 327 725, do. bei d. Reg. 69 825, Verkehrs-Salden 231 722, Pueblo Union Depot & Rr. Co., Tilg.-F. 12 800, Sicherheiten im Portefeuille 2 500 967, Spec.-Ern.-F. 334 938, Sicherheiten bei der Morton Trust Co. deponiert 9 768 064, Investments 23 123 520. — Passiva: St.-Aktien 38 000 000, Vorz.-Aktien 45 712 700, I. Cons. 4% Mortg. Bonds 33 517 000, I. Cons. $4\frac{1}{2}\%$ Mortg. Bonds 6 382 500, 5% Improvement Mortg. Bonds 8 335 000, $4\frac{1}{2}\%$ Equipment Bonds Serie A 1 050 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Trust Mortg. Bonds 15 200 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Consol. Mortg. Bonds 13 736 600, Rechnungsbelege 603 142, Lohnlisten 803 074, Accepte 5000, fällt. noch nicht bezahlte Coup. 1 164 021, aufgelaufene noch nicht fällige Coup. 178 795, Spec.-Ern.-F. 1 000 000, Ausrüst.-Ern.-F. 249 086, Versich.-F. 84 223, Ogden Gasfabrik Versich.-F. 12 192, aufgelaufene Steuern 302 648, aufgelaufene Pacht für gepachtete Linien 49 480, Div. auf Vorz.-Aktien 1 145 108, aufgesammelte Versich.-Summe 13 661, Ern.-F. 334 938, Vortrag 3 307 992. Sa. § 171 187 161.

Gewinn u. Verlust 1905/1906: Brutto-Einnahme 19 686 115, Betriebsspesen 12 104 172, Netto-Einnahme 7 581 943, hierzu Zs. u. Div. auf eig. Werte 167 808, Zs., Diskont u. Wechselkursgewinn 94 317, Total Netto-Einnahme 7 844 067, davon gehen ab Zs. auf fundierte Schuld 3 191 907, Steuern 680 216, Versich. 57 286, Pachtgelder 202 185, 5% Div. auf Vorz.-Aktien 2 285 635, an Ern.-F. 120 000, bleibt Surplus 1 306 839, davon ab Ausgaben für Verbesserungen 150 000, Ausgaben für Neuanschaffungen 1 000 000, bleibt Vortrag 156 839, hierzu Saldo v. 30./6. 1905 3 223 347, Differenz bei der Ausgleichung des Gewinn- u. Verlustkontos 19 719, zus. § 3 399 905, davon ab Diskont auf verkaufte I. consolid. Mortgage 4% Bonds der Rio Grande Western Ry 2600, Unterstützung für die Leidenden in San Francisco 25 000, eingelöste Equipment Bonds inkl. Zs. u. abzügl. der Entnahme aus dem Ern.-F. 64 312, bleibt Vortrag § 3 307 992.

Erie Railroad Co. in New York.

Gegründet: Am 24. April 1832 unter der Firma „New York & Erie Co.“ Beginn der Bauten 1836. Der Staat gewährte eine Beihilfe von § 3 000 000. Betriebsöffnung der Teilstrecke Piermont-Goshen September 1841. Hierauf Zahlungsschwierigkeiten und Übertragung des Unternehmens an Bevollmächtigte. 1845 verzichtete die Regierung auf ihr Pfandrecht, die Aktionäre traten die Hälfte ihres Aktienkapitals ab. Fertigstellung der Bahn mit ihren Nebenlinien bis Dunkirk 22. Sept. 1851 unter Überschreitung der ursprünglich vorgesehenen Bausumme um § 7 000 000. 1859 blieben die Bondszinsen notleidend, es wurde ein Receiver ernannt. 25. Juni 1861 bildete sich eine neue Gesellschaft unter der Firma „Erie Railway Co.“, die laut Übereinkommen die nicht fundierten Bonds inkl. Zinsen im Betrage von § 8 535 700 in Vorzugsaktien umwandelte. Mai 1875 konnten wiederum die Bondszinsen nicht bezahlt werden, es wurde ein Receiver ernannt und die Bahn am 24. April 1878 zwangsweise verkauft. Laut dem am 27. April 1878 getroffenen Übereinkommen der Käufer mit den Besitzern der alten Aktien, nach welchem auf die alten Aktien im Umtausch gegen neue Aktien Aufzahlungen zu leisten waren, wurde das Unternehmen ab 1. Juni 1878 unter der Firma „New-York, Lake Erie & Western Rr. Co.“ reorganisiert. Wieder unter Receiver gestellt am 25. Juli 1893 und, nachdem das Unternehmen am 6. Nov. 1895 in der Foreclosure erworben, am 13. Nov. 1895 unter der obigen Firma reorganisiert. Betrieb der neuen Gesellschaft ab 1. Dez. 1895. Im März 1898 kaufte die Gesellschaft den grössten Teil der Stammaktien und Vorzugsaktien der New York Susquehanna & Western Rr. Co. an; jedoch wird der Betrieb dieser Bahn getrennt von der eigenen Linie geführt. Im Juni 1899 wurde das ganze A.-K. der New Castle & Shenango Valley Rr. angekauft, sowie die Northern Railroad of New Jersey gepachtet (Pachtzins garantiert Verzinsung von 4% des A.-K. im Betrage von § 1 000 000). Im März 1901 erwarb die Erie Railroad Co. fast das ganze A.-K. der Pennsylvania Coal Company, der Erie & Wyoming Valley Rr. und der Delaware Valley & Kingston Rr. Co. Ausserdem kontrolliert die Ges. durch Aktienbesitz die Union Steamboat Line mit acht Dampfschiffen, die Union Dry Dock, die Hillsdale Coal & Iron Company, die Blossburg Coal Company, die Northwestern Mining and Exchange Company. Im Juni 1903 erwarb die Ges. im Verein mit der Baltimore & Ohio Rr., der Chesapeake & Ohio Ry, der Lake Shore & Michigan Southern Ry u. der Pittsburgh, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry zu gleichen Teilen § 6 924 200 von den ausstehenden § 11 000 000 St.-Aktien der Hocking Valley Ry, 347 engl. Meilen.