

u. die Div. auf die Aktien gelangen an sie zur Auszahlung. Dauert der Zahlungsverzug an, so steht der Majorität der Bondsbesitzer das Recht zu, die Personen zu bezeichnen, welche das Stimmrecht für die hinterlegten Aktien ausüben sollen. Sobald der Zahlungsverzug behoben wird, werden die hinterlegten Aktien wieder auf den Namen der Missouri Pacific Ry Co. oder der von ihr benannten Person zurückübertragen. (Die St. Louis, Iron Mountain & Southern Ry Co. zahlte an Div. 1901—1904: 6, 10, 10, 10%, 1905 (1/2 Jahr): 5%, 1905/06: 10%) Zahlst.: Berlin: Deutsche Bank, Disconto-Ges.; Frankf. a. M.: Jacob S. H. Stern, Deutsche Bank, Disconto-Ges., Deutsche Vereinsbank; Hamburg: M. M. Warburg & Co., Deutsche Bank, Nordd. Bank. Zahlung von Kapital u. Zs. in Deutschland auf Grundlage des jeweiligen Tageskurses für  $\text{\$-Coup. Verj. der Zs. u. des Kapitals in 10 J. n. F. Aufgelegt in Frankf. a. M. u. Hamburg 24./2. 1905: } \text{\$ 12 500 000 zu 95,30\%. Kurs Ende 1905—1906: In Frankf. a. M.: 93,40, 91\%. — In Hamburg: 93,50, 91\%.$

**Usance:** Beim Handel an der Börse 1  $\text{\$} = \text{M. 4,20}$ .

**Geschäftsjahr:** 1./7.—30./6. (bis 1./7. 1905 Kalenderjahr).

**Dividenden 1881—1904:** 6, 6 1/4, 7, 7, 7, 7, 5 1/4, 4, 4, 3, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 5, 5, 5, 5, 5, 5%; für 1/2 Jahr 1905: 2 1/2%, 1905/06: 5%.

**Bilanz am 30. Juni 1906:** Aktiva: Bahnbaukto u. Ausrüst. 72 508 400, Anlagen in Aktien u. Bonds 92 890 793, Material. u. Vorräte 3 375 612, Ausgaben f. den Bau neuer Linien 1 788 963, Kassa 3 482 722, Guthaben bei Agenten 883 262, Diskont auf verkaufte Bonds 2 559 167, Forder. an Agenten u. Kondukteure 1 012 276; do. an die Reg. für Postdienst 349 910, do. an die Reg. für Transport von Frachten u. Passagiere 46 890, do. an Pacific Express Co. 76 355, do. an verschied. Bahnen u. Personen 2 676 413, do. an fremde Linien für Rückvergütung 29 602, Wechsel 281, Elevatoren, Stadtgrundstücke 47 676, Vorschüsse an verschied. Agenten 412 181, Vorschüsse f. Erwerbung v. Eigentum 804 757, verschied. andere Vorschüsse 782 597, Guth. bei der St. Louis, Iron Mountain & Southern Ry Co. 936 300. — Passiva: A.-K. 77 817 875, Bonds 85 012 000, Equipment Association Oblig. 6 136 000, fäll. u. aufgelauf. Zs. 1 423 830, Anweis. vor Juni 1906 877 202, do. für Lieferung pro Juni 1906 (fällig 20./6. 1906) 1 327 985, Gehälter für Juni 1906 (fällig 15./7. 1906) 1 719 763; nicht erhobenes Gehalt 190 347, laufend. Wechsel 6000, Guthab. verschied. Eisenbahnen und Personen 655 356, 2 1/2% Div. (zahlbar 20./7. 1906) 1 945 435, Versich.-F. etc. 833 938, Guth. der Central Branch Ry Co. 263 001, Gewinnvortrag 6 455 424 = Total  $\text{\$ 184 664 156}$ .

**Gewinn- u. Verlust-Konto 1905/06:** Bruttoeinnahm. 14 962 418, Betriebsausgab. 10 452 666, Nettoeinnahmen 4 509 751, hierzu Überschuss der Zweiglinien 1 101 965, do. der Waterloo and Carondelet Turnpike & Ferry Co. 6900, Div. u. Zs. auf verschied. Anlagen 2 265 523, Div. auf Besitz von Aktien der St. Louis, Iron Mountain & Southern Ry Co. 4 106 955, Eingänge für verpachtete Strecken 46 492, verschied. Einnahmen 583 788, zus.  $\text{\$ 12 621 374}$ . Ausgaben: Bonds-Zs. 3 854 637, Zs. auf 2 jährige Noten 300 000, Steuern 813 392, Pachtzins für gepachtete Strecken 179 008, verschied. Ausgaben 541 550 = Total  $\text{\$ 5 688 588}$  bleibt Überschuss 6 932 786, hiervon Div. 5 836 305, bleiben 1 096 481, hierzu Vortrag von 1./7. 1905 5 358 943 ergibt Überschuss  $\text{\$ 6 455 424}$ .

**Verwaltungsrat** (Board of Directors): Präs. George J. Gould Lakewood, N. Y., Edwin Gould Dobbs Ferry, N. Y., James H. Hyde, James H. Smith, Samuel Sloan, Fred T. Gates, sämtl. in New York; Frank J. Gould Tarrytown N. Y., Howard Gould Port Washington N. Y.; S. Davies Warfield, Baltimore, W. K. Bixby, Charles S. Clarke, O. L. Garrison, letztere 3 in St. Louis, Mo.

**Geschäftsführender Ausschuss:** George J. Gould, S. Davies Warfield, Samuel Sloan, Edwin Gould, Fred T. Gates, Frank J. Gould, James H. Smith.

## Mobile u. Ohio Railroad Company in Mobile (Alabama).

**Gegründet:** 3./2. 1848. Betriebseröffnung 1861. Die Ges. erhielt durch Kongress-Akt. v. 20./9. 1850 das erste für Eisenbahnunternehmen eingeführte Landgrant. Wegen Nichtzahlung von Bondszinsen wurde die Bahn am 1./5. 1875 unter Receiver gestellt, hierauf 1879 ohne Foreclosure nach Übereinkommen vom 1./10. 1876 reorganisiert und befindet sich seit 24./1. 1883 wieder unter Verwaltung der Gesellschaftsorgane. Die Ges. hat ab 1./2. 1886 die St. Louis and Cairo Rr. (160,6 M.) auf 45 Jahre gepachtet; sie zahlt dafür 25% des Bruttoeinkommens von 150/640 der Gesamtstrecke Mobile-St. Louis, im Mindestbetrage jedoch jährl.  $\text{\$ 165 000}$ ; im März 1900 bot die Mobile u. Ohio Rr. Co. den Aktionären der St. Louis and Cairo Rr. Co. den Umtausch ihrer Aktien gegen 4% 30jährige collateral Trust Gold Bonds an; und zwar für je 30 Aktien der St. Louis & Cairo Rr. Co. à  $\text{\$ 100}$  je  $\text{\$ 1000}$  Bonds der Mobile u. Ohio Rr. Co., bis zum 30./6. 1902 waren vom gesamten A.-K. von  $\text{\$ 6 500 000}$   $\text{\$ 6 489 000}$  Aktien in  $\text{\$ 2 163 000}$  Bonds umgetauscht. Lt. Vertrag v. 29./5. 1893 mit der Montgomery Tuscaloosa and St. Louis Co., hat letztere die projektierte und teilweise erbaute Bahn von Montgomery Ala.-Columbus Missouri ca. 168 Meilen Hauptlinie und 22 Meilen Zweiglinien fertigzustellen, begiebt dagegen  $\text{\$ 3 500 000}$  (=  $\text{\$ 18 000}$  pr. M.) Bonds, die für Kapital und Zinsen von der Mobile u. Ohio Rr. Co. garantiert werden. Am 1./12. 1899 wurde der Bau der Mobile and Bay Shore Ry., deren gesamtes A.-K. im Besitz der Mobile u. Ohio Rr. Co. ist und deren Bonds von dieser Ges. garantiert sind, von Pritchards-Portersville am Golf von Mexiko, 38 Meilen, vollendet. Im Jan. 1901 machte die Southern Ry Co. den Inhabern der Aktien der Mobile u. Ohio das Angebot, ihre Aktien gegen Aktien-Trust-Certifikate der Southern Ry Co. ein-