

6 382 500, 5% Improvement Mortg. Bonds 8 335 000, 4 $\frac{1}{2}$ % Equipment Bonds Serie A 900 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Trust Mortg. Bonds 15 200 000, 4% Rio Grande Western Ry I. Consol. Mortg. Bonds 14 482 400, Rechnungsbelege 500 574, Lohnlisten 686 114, fäll. noch nicht bezahlte Coup. 1 162 464, aufgelaufene noch nicht fällige Coup. 186 253, Spec.-Ern.-F. 795 790, Ausrüst.-Ern.-F. 118 372, Verbesser.-F. 332 644, Versich.-F. 78 786, Ogden Gasfabrik Versich.-F. 12 192, aufgelaufene Steuern 328 043, aufgelaufene Pacht für gepachtete Linien 73 075, Div. auf Vorz.-Aktien 1 145 950, aufgesammelte Versich.-Summe 10 345, Ern.-F. 334 026, Vortrag 3 469 516. Sa. § 172 012 444.

**Gewinn u. Verlust 1906/1907:** Brutto-Einnahme 21 409 042, Betriebsspesen 13 252 112, Netto-Einnahme 8 156 929, hierzu Zs. u. Div. auf eig. Werte 187 106, Zs., Diskont u. Wechselkursgewinn 56 273, Total Netto-Einnahme 8 400 309, davon gehen ab Zs. auf fundierte Schuld 3 210 584, Steuern 700 707, Versich. 58 201, Pachtgelder 254 020, 5% Div. auf Vorz.-Aktien 2 286 852, an Ern.-F. 120 000, bleibt Surplus 1 769 944, davon ab Ausgaben für Verbesserungen 700 000, Ausgaben für Neuanschaffungen 825 000, bleibt Vortrag 244 944; hierzu Saldo v. 30./6. 1906 3 307 992, zus. § 3 552 937, davon ab Diskont auf verkaufte Mortgage Bonds 18 935, eingelöste Equipment Bonds inkl. Zs. u. abzgl. der Entnahme aus dem Ern.-F. 57 062, verschiedene Ausgaben 7423, bleibt Vortrag § 3 469 516.

## 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. Betriebseröffnung 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 am 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 Hoeking Valley Ry, 347 engl. Meilen.

**Bahngebiet am 30. 6. 1907:** I. a) Eigene oder mittelst Besitzes des ganzen Aktienkapitals kontrollierte Linien 1658,71, b) mittelst Besitzes von mehr als einer Mehrheit des Aktienkapitals kontrollierte Linien 157,97, c) gepachtete Linien 276,18, d) Wegerechte 75,99, zus. 2168,85 engl. M. II. a) beschränkte Wegerechte 109,20, b) eigene, an andere Ges. verpachtete Linien 15,12, c) gepachtete und an andere Ges. wieder verpachtete Linien 2,35, d) kontrollierte aber unabhängig betriebene Linien 37,87, zus. 164,54 (engl. M. Daher insgesamt 2333,39 engl. M.; ausserdem noch die New York Susquehanna & Western 238 engl. M.

**Kapital:** § 112 378 900 in Stammaktien, § 47 892 400 in 4% I. Vorzugsaktien und § 16 000 000 in 4% II. Vorzugsaktien à § 100. Die 4% Dividende der Vorzugsaktien ist non cumulativ, d. h. ohne Nachzahlungsverpflichtung.

**Bonds-Schuld** nach Reorganisationsplan wurden neu geschaffen § 175 000 000 in I. kons. Mortgage Bonds, fällig 1. Jan. 1996, davon § 35 000 000 4% Prior. Lien Bonds und § 140 000 000 Gen. Lien Bonds mit Zinsen ab 16. Juli 1896 3% für 2 Jahre und 4% nachher. Von den Prior. Lien Bonds wurden § 30 000 000 begeben und § 5 000 000 für notwendige Bahnanlagen, Verbesserungen u. unvorherzusehende Bedürfnisse reserviert. Von den Gen. Lien Bonds wurden § 31 032 000 begeben, reserviert für den einstigen Erwerb aller Bonds und garantierten Aktien, deren Rechte durch den Plan unberührt bleiben