

als Ganzes, ausser falls die Inhaber der Majorität der durch diese Hypothek gesicherten Bonds den Treuhänder schriftlich ersuchen sollten, den Verkauf in Teilen vorzunehmen, in welchem Falle der Verkauf in solchen Teilen gemacht werden soll, wie in dem Gesuch angegeben sein mag, soweit das Gesetz es zulässt. Sollte die Zahlung eines halbjährlichen Coupons verabsäumt werden, und ein solcher Coupon für sechs Monate unbezahlt bleiben, so muss der Treuhänder auf schriftliches Verlangen der Inhaber einer Majorität der durch diese Hypothek gesicherten Bonds das Kapital für fällig erklären. Die Inhaber von 25% der ausstehenden Bonds können die Leitung und Kontrolle des gerichtlichen Verfahrens durch den Treuhänder selbst übernehmen, und die Inhaber einer Majorität der ausstehenden Bonds sind berechtigt, den Treuhänder seines Amtes zu entsetzen, und einen anderen Treuhänder an seiner Stelle zu ernennen; jedoch kann solche Entsetzung, solange die Gesellschaft nicht zahlungsunfähig ist, nur mit Zustimmung derselben geschehen. Sollte die Bahn von ihrem Rechte Gebrauch machen, irgend einen Teil des Eigentums, welcher der gegenwärtigen Bondemission auf Grund der Hypothek verpfändet ist, zu verkaufen, so muss der Reinertrag des Verkaufes desselben dem Treuhänder überwiesen werden als Barverbesserungs- und Ausrüstungsfond (cash improvement and equipment fund), und kann sodann zum Ankauf von anderem Eigentum oder von Bonds der gegenwärtigen Emission oder für Verbesserungen oder Ausrüstung gebraucht werden, welche Käufe, Verbesserungen etc. dem Pfandrechte der Hypothek unterworfen werden. Sollte der Ertrag zum Ankauf von Bonds der gegenwärtigen Emission verwandt werden, so sind diese dem Treuhänder zu überliefern und müssen von ihm vernichtet werden. Der Ertrag von Verkäufen der oben erwähnten Ländereien wird demselben Fond überwiesen. Tilgung: Das Kapital ist fällig am 1. Juli 1947, frühere zwangsweise Rückzahlung oder Verlosung ist ausgeschlossen. Zahlstelle: Frankfurt a. M.: Deutsche Vereinsbank. Zahlung der Zinsen in Reichsmark zum jeweiligen ungefähren Tageskurse für Gold-Dollars. Verjährung für Zinsen und Kapital 20 J. n. F. Eingeführt in Frankf. a. M. im Nov. 1898, erster Kurs 30./11. 1898: 98.80%, Kurs in Frankf. a. M. Ende 1898—1907: 102, 101.50, 105.50, 104, 102.70, 102.50, 104.50, 104, 102.20, 99%.

Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel § 1 = M. 4.20 statt M. 4.25 gerechnet.

4^o/o konsolidierte Mortgage Gold Bonds der Oregon Railroad & Navigation Company: Totalbetrag § 24 500 000 in Stücken à § 1000. Davon in Umlauf am 30./6. 1907: § 22 022 000. Zs.: 1./6., 1./12. Tilg.: Das Kapital der Bonds wird ohne vorgängige Kündig. am 1./6. 1946 fällig, vor diesem Termin ist die Ges. durch keinerlei Tilg.-Vorschriften zu einer Zurückziehung der Bonds berechtigt. Zahlstellen: Berlin, Frankfurt a. M.: Deutsche Bank. Kapital und Zinsen sind frei von allen gegenwärtigen oder künftigen Steuern, welche zu zahlen oder einzubehalten der Eisenbahngesellschaft etwa auferlegt werden sollten. Sicherheit: Die Bonds sind sichergestellt durch eine von der Oregon Railroad & Navigation Company am 17. August 1896 bestellte Mortgage auf ihr gesamtes gegenwärtiges und künftiges Eigentum. Nach dem Reorganisationsplan erhielten die Besitzer der 5% konsolidierten Mortgage Gold Bonds der früheren Oregon Railway and Navigation Company im Austausch 100% dieser neuen Bonds.

Kurs der 4% konsolid. Mortgage Gold Bonds Ende 1896—1907: In Berlin: 79.25, 92.40, 99.10, 101, 103.75, 101.50, 100.30, 98.40, 102, 100.50, 98.30, 89.25%, — In Frankf. a. M.: 78.90, 92.25, 99.20, 101.40, 103.70, 101.70, 100.70, 98.30, 102, 100, 99.20, 90% — Ende 1897—1907: In Hamburg: 86.70, 93.25, 100, 101.50, —, —, —, 102, 100.25, 98.50, —%. Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel § 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher in Berlin u. Frankf. a. M. § 1 = M. 4.25, in Hamburg § 1 = M. 4.50.

Verjährung: Die Coupons und das Kapital verjähren nach den Gesetzen des Staates Oregon nach 10 Jahren, nach den Gesetzen des Staates Washington nach 6 Jahren, nach den Gesetzen des Staates Idaho nach 5 Jahren vom Fälligkeitstage an gerechnet.

Gewinn u. Verlust 1906/1907: Brutto-Einnahmen 76 040 726, Betriebsausgaben 40 574 889, Steuern 2 069 734, Netto-Einnahmen 33 396 103, hierzu Zs. im eigenen Besitze befindl. Bonds 258 844, Div. auf Aktien anderer Ges. 11 563 105, Pacht aus Dampfschiffen u. andere Einnahmen 242 458 = total § 45 460 511, hiervon ab Bonds-Zs. 8 640 608, Tilg.-F. 12 013, Pacht an die Union Pacific Equipment Association für Ausrüstung 153 579, 10% Div. auf St.-Aktien do. 19 548 040, 4% Div. auf Vorz.-Aktien der Union Pacific Rr. Co. 3 981 764, 10% Div. auf St.-Aktien do. 19 548 040, 4% Div. auf im Umlauf befindl. Vorz.-Aktien der Oregon Rr. & Navigation Co. 232, Zs. auf Anleihen u. Kontokorrent-Zs. 477 389, bleibt Surplus 12 646 885, hiervon ab Ausgaben für Verbesserungen 1 959 002 bleiben 10 687 883, hierzu Vortrag 42 796 026, Beiträge zum Amort.-F. u. Einkommen aus deren Anlagen 20 626, Erlös aus Verkäufen von nicht verpfändeten Ländereien u. städt. Terrain 23 740, zus. § 53 528 275, davon ab: Res. für Abnutzung von rollendem Material 312 009, Bezahlung unerledigter Rechnungen 238 444, bleibt Vortrag § 52 977 822.

Bilanz am 30. Juni 1907: Aktiva: Bahnbau u. Ausrüstungen 373 951 998, Baukosten neuer Linien 1 290 689, Aktien u. Bonds im eigenen Besitze 209 406 812, Trust-F. 300 465, Guth. b. Agent. u. Konduktoren 852 800, Kassa 7 520 849, jederzeit kündbare Darlehen 3 050 000, Guth. b. Individuen u. Ges. 3 202 902, Material u. Vorräte 9 884 409, Verkehrsrechn. 212 335, Guth. b. d. Reg. f. Transporte 1 069 455, Div. u. bis 30./6. 1907 aufgelaufene Zs. 3 783 933, Guth. und Rechn. 8930, Vorschüsse für den Bau u. Erwerb neuer Linien 26 212 601, Oeandampfer