

deren Aktienkapital sie fast ganz besitzt, auf 400 Jahre; sie übernahm hierbei die Garantie für die Zinsen der Bonds und für eine 4% Dividende des Aktienkapitals; ausserdem ist von der Gesellschaft die Dubuque and Sioux City Railroad, von deren Aktienkapital in Höhe von \$ 15 000 000 sie \$ 11 726 200 besitzt, mit ihrem Interesse an der Cedar Falls and Minnesota Railroad vom 1. Jan. 1895 bis 1. Aug. 1951 gepachtet. Auf Beschluss der Gen.-Vers. vom 18. Juni 1892 wurde der Ankauf einer überwiegenden Mehrheit der Wertpapiere der Louisville, New Orleans und Texas Railway Co. beschlossen, welche Gesellschaft am 25. Okt. 1892 mit der Yazoo und Mississippi Valley Railroad Company verschmolzen wurde. Im Jahre 1896 wurde die St. Louis Alton and Terre Haute Railroad und die von dieser Gesellschaft bisher gepachtete Belleville and Southern Illinois Railroad Company auf die Dauer von 99 Jahren in Pacht genommen. Die Illinois Central Railroad Co. zahlt den Aktien der St. Louis Alton and Terre Haute Railroad eine feste Dividende von 2 $\frac{1}{4}$ % und den Vorzugsaktien der Belleville and Southern Illinois Railroad Co. eine solche von 4.8% für die Dauer des Pachtvertrages, zugleich wurde den Aktionären beider Gesellschaften ein Umtausch ihrer Aktien in 3% Bonds der Illinois Central Railroad Co., zahlbar 1. Juli 1951, angeboten. Das Netz der St. Louis, Alton und Terre Haute-Bahn nebst Zweigbahnen führt von East St. Louis, am östlichen Ufer des Mississippi gegenüber der Stadt St. Louis, nach dem am nördlichen Ufer des Ohio gegenüber Paducah gelegenen Brooklyn (Illinois), mit verschiedenen Zweiglinien nach Eldorado, Murphysboro and East Carondelet, und umfasst insgesamt eine Strecke von 239 Meilen Hauptgeleisen und 62 Meilen Neben- und Rangiergeleisen. Bei Du Quoin und Carbondale trifft die St. Louis Division mit der Hauptlinie der Illinois Central Railroad zusammen und bildet mit ihr die kürzeste Verbindung zwischen St. Louis und Memphis, New Orleans und anderen südlichen Städten. Sie durchschneidet die Kohlenfelder des südlichen Illinois und erreicht vermittelst einer Fähre die Louisville Division bei Paducah, woselbst sie Anschluss an die Louisville Division gewinnt.

Die Chicago, St. Louis & New Orleans Railroad Company, von deren A.-K. sich ungefähr 99% im Besitz der Illinois Central Railroad Company befinden, hat in 1897 das Bahneigentum und die Rechte der früheren Chesapeake, Ohio & Southwestern Rr. Co., der Owensboro, Falls of Rough & Green River Rr. Co. und der Short Route Railway Transfer Co., welche sich seit 1893 in Receiverschaft befanden, zusammen mit den Bahnhofsanlagen in Louisville und Memphis und anderen Ländereien, sowie mit der Pachtung der sogenannten Cecilian Branch käuflich erworben und der Illinois Central Railroad Company dieses den 3 vorgenannten Ges. vormals gehörige Bahneigentum auf 99 Jahre verpachtet. Die Linien bilden nunmehr unter der Bezeichnung „Louisville Division“ einen integrierenden Teil des Netzes der Illinois Central Railroad Company. Die Louisville Division läuft mit verschiedenen Zweiglinien von Louisville, Kentucky, via Paducah, nach Memphis, Tennessee, und umfasst insgesamt eine Schienenlänge von 440 Meilen Haupt- und 97 Meilen Rangier- und Nebengeleisen. Bei Paducah hat sie Anschluss an die St. Louis Division der Illinois Central Railroad, welche von hier nach St. Louis führt, bei Fulton an die Hauptlinie der Chicago, St. Louis & New Orleans Railroad und bei Memphis an die Memphis Division der genannten Bahn, sowie an die Yazoo & Mississippi Valley Railroad, welche beiden Bahnstrecken von Memphis nach New Orleans führen. Die Louisville Division schliesst ausserdem in Louisville an verschiedene Linien an, welche von dort nach der atlantischen Küste führen. Im Sept. 1904 wurde die Indianapolis Southern Ry angekauft, welche die Strecke Indianapolis-Effingham, 177 engl. Meilen im Betriebe hat, deren Betrieb aber separat verwaltet wird. Im Juni 1909 wurden \$ 4 998 500 Aktien der Central of Georgia Ry erworben, jedoch bleibt der Betrieb dieser Eisenbahn unabhängig.

Das Gesamtnetz der Linien, welche die Illinois Central Railroad Company teils eigentums-, teils pachtweise betreibt, umfasste 30./6. 1909: 4550.54 engl. Meilen ausschl. der 1370 engl. Meilen, welche im Besitz u. Betrieb der Yazoo & Missouri Railroad Co. sind.

Kapital: \$ 109 296 000 in Aktien à \$ 100. Das A.-K. wurde erhöht im Nov. 1901 von \$ 66 000 000 auf \$ 79 200 000, u. im Juni 1902 auf \$ 95 040 000. Die G.-V. v. 18./5. 1908 beschloss das A.-K. von \$ 95 040 000 auf \$ 123 552 000 zu erhöhen; von den neuen Aktien im Betrage von \$ 28 512 000 wurde die eine Hälfte begeben, während die restierenden \$ 14 256 000 entweder später begeben oder aber an ihrer Stelle Convertible Bonds emittiert werden sollen. Die Union Pacific Rr. Co. besass am 30./6. 1909: \$ 22 500 000 Aktien.

Bonds-Schuld am 30. Juni 1909: a) der Illinois Central Railroad \$ 179 819 275, b) der Chicago, St. Louis and New Orleans Co. \$ 16 234 000.

4% Illinois Central Gold Bonds per 1952. \$ 15 000 000 in Stücken à \$ 500, 1000. Zinsen: 1. April, 1. Okt. Tilgung: Das Kapital ist fällig am 1. April 1952. Sicherheit: Als Sicherheit für diese Bonds hat die Illinois Central Company bei der United States Trust Company \$ 16 350 000 5% Gold Bonds verpfändet, letztere ausgegeben von subsidiarischen Gesellschaften und gesichert durch eine First Mortgage auf 850 Meilen fertiggestellter normalspuriger Bahn, ausgegeben im Verhältnis von nicht mehr als \$ 20 000 per Meile. Zahlstellen: Berlin: S. Bleichröder für die Coupons, welche zum jeweiligen Tageskurse der Dollarcoupons ausgezahlt werden, Zahlung des Kapitals in New York in Gold. Aufgelegt in Frankfurt a. M. am 7. Febr. 1888 \$ 5 000 000 zu 99.50%.