

geschlossen. Sicherheit: Diese Bonds sind direkte Schuldverschreib. der Illinois Central Railroad Company und gesichert durch eine am 15. Sept. 1897 von der Chicago, St. Louis and New Orleans Railroad Company u. der Illinois Central Railroad Company als Eigentümerin resp. Pächterin der die Louisville Division bildenden Bahnen an die United States Trust Company in New York als Trustee ausgestellte Pfandurkunde, welche die Strecken der früheren Chesapeake, Ohio and Southwestern Railroad Company, der Owensboro Falls of Rough and Green River Railroad Company, der Short Route Railway Transfer Company, ferner den Pachtvertrag und das Recht des Ankaufs von der Louisville and Nashville Railroad der Linie von Louisville nach Cecilia Junction, der sogenannten Cecilia Branch, sowie fernere 97 Meilen Neben- und Rangiergleise verpfändet; das Pfandrecht erstreckt sich ausserdem noch auf das diesen Strecken gehörende und mit ihnen erworbene gesamte rollende Material, die Gerechtsame, Ländereien, Stationen, Schuppen, Telegraphenlinien etc. und auf gewisse von der Illinois Central Railroad Company in Louisville und an anderen Plätzen angekaufte Grundstücke, die in der Mortgage näher bezeichnet sind, endlich auf die Bahnhofsanlagen (terminals) in Louisville und Memphis. Zahlst.: Berlin: Disconto-Ges.: Hamburg: Nordd. Bank, M. M. Warburg & Co. Zahlung der Zs. und des Kapitals in Berlin u. Hamburg in Reichsmark zum jeweiligen ungefähren Tageskurse für Gold-Dollars. Aufgelegt in Berlin u. Hamburg am 18. u. 19./1. 1898 § 10 000 000 zu 95% zum Umrechnungskurse von M. 4.20 pro Dollar. Kurs Ende 1898—1910: In Hamburg: 85, 100, 95, —, —, 90, 87, —, 88, 83, 88, 82, —%. — In Berlin Ende 1899—1910: 99.50, —, —, —, —, —, —, —, —, —, —%. Eingef. in Berlin im Febr. 1899. Seit 2./1. 1899 wird beim Handel an den deutschen Börsen 1 § = M. 4.20 gerechnet, vorher in Hamburg 1 § = M. 4.50, in Berlin 1 § = M. 4.25. Verj. der Zs. u. des Kapitals in 20 J. n. F.

**Geschäftsjahr:** 1./7.—30./6.

**Bilanz am 30. Juni 1910:** Aktiva: Bahnkörper, roll. Material u. Zubehör 209 993 106, Wertpapiere im eigenen Besitz a) Bonds 85 594 106, b) Aktien 10 631 467, Kassa 2 700 130, Wechsel 413 572, Guthaben bei Agenten 443 659, Rimessen im Transit 1 447 191, Guthaben bei Einzel-Personen u. Gesellschaften 2 266 570, do. bei der Regierung 78 357, Material. u. Vorräte 4 675 489, Vorschüsse an Einzel-Personen u. Ges. 494 025, Guth. bei Subsidiär-Ges. 3 542 415, Vorschüsse an andere Eisenbahnen 7 574 432, Versich.-F. 2 036 465, Div.-R.-F. 1 509 337, Pens.-F. 250 000, Kto der St. Louis Alton and Terre Haute Rr. u. Nebenlinien 3 328 300, unerledigte Rechnungen 1 210 416, Grundbesitz 311 142, diverse Aktiva 508 046. — Passiva: A.-K. 109 296 000, A.-K. der gepacht. Linien 10 000 000, Bonds der Illinois Central Rr. Co. 179 819 275, Bonds der Chicago, St. Louis and New Orleans Rr. Co. 16 234 000, Div. zahlbar 1./9. 1910 3 825 360, fällige aber noch nicht bezahlte Coup. 65 323, am 1./7. 1910 fällige Coup. 1 063 450, alte Div. 30 950, am 1./7. 1910 zahlbare Div. 200 000, getilgte Bonds 1000, Darlehen u. Wechsel 400 000, ausstehende Tratten 161 483, Verkehrs-Bilanzen 377 171, Guth. von Einzel-Personen u. Ges. 199 947, Gehälter u. Löhne 5 077 905, bis 30./6. 1910 aufgelaufene Zs. auf Bonds u. Darlehen 785 791, aufgelaufene noch nicht fällige Steuern 272 521, Aktien u. fundierte Schuld der St. Louis Alton and Terre Haute Rr. u. Nebenlinien 3 328 300, bis 30./6. 1910 angewachsene Pacht der Cairo Bridge 2500, Versich.-F. 2 036 465, Div.-R.-F. 1 509 337, Pens.-F. 250 000, Zurückstell. auf Ausrüstungs-F. 1 245 811, unerledigte Rechnungen 188 747, Guth. von Proprietär-Ges. 10 308, div. Passiva 57 964, Gewinn u. Verlust 2 833 643. Sa. § 339 273 252.

**Gewinn u. Verlust 1909/1910:** Einnahmen: Brutto-Betriebseinnahmen 57 884 721, Gleise-Pacht 1 496 753, Miete für Ausrüstungen 2 562 365, diverse andere Einnahmen 486 223, Gesamt-Einnahmen 62 430 062; ab Betriebsausgaben 43 320 730, Gleise-Pacht 692 113, Miete für Ausrüstungen 2 607 726, diverse andere Ausgaben 496 672, Gesamt-Ausgaben 47 117 242, Steuern 2 524 899, bleiben 12 787 921, hierzu Einnahmen aus dem Land-Department 368, Zs. u. Div. aus Anlagen 3 892 375, Gewinn- u. Verlust-Vortrag 3 025 590, aufgelaufene nicht bezahlte Steuern 290 715, in früheren Jahren geschaffene nicht verwendete Spez.-F. 56 704, zus. § 20 053 673. — Ausgaben: Zs. auf die Bonds 5 905 530, Zs. auf die St. Louis Division Prior Lien Bonds 64 330, Pacht an die Chicago, St. Louis and New Orleans Rr. 2 490 270, do. an die Dubuque and Sioux City Rr. 387 337, 7% Div. 7 650 720, Rückstell. für unerledigte Rechnungen 366 532, Betriebsverluste früherer Jahre der Central Elevator and Warehouse Co. 105 554, Abschreib. 249 759, Gewinn- u. Verlust-Kto 2 833 643. Sa. § 20 053 673.

**Dividenden 1890/91—1909/10:** 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6, 6, 6, 6, 7, 7, 7, 7, 7, 7%.

Zahl. der Div. halbj. am 1./3. u. 1./9.

## Louisville and Nashville Railroad Co. in Louisville (Kentucky).

**Geegründet:** 2./3. 1850. Betriebsöffnung Louisville-Nashville (185,23 Meilen) im Nov. 1859. Das Netz verbindet als hauptsächlichste Endpunkte Louisville, Cincinnati und St. Louis im Norden mit New Orleans, Mobile und Pensacola (Golf von Mexico) im Süden und erstreckt sich über die Staaten Indiana, Kentucky, Tennessee, Alabama, Mississippi, Louisiana, Florida, Georgia und Virginia. Im Dez. 1890 wurden die Aktien der Kentucky-Central angekauft, ferner erworben die Aktien der Mobile & Montgomery Ry Co. Im Febr. 1902 verkaufte die Ges. die Cecilia Br., 46 engl. Meilen, für § 1 000 000; dagegen erwarb sie im April 1902 die Birmingham Selma & New Orleans Rr., 60 engl. M. und die Shelby Rr., 19 engl. M.; ferner