



Mededeelingen van het administratiekantoor van Amerikaanse spoorwegwaarden betreffende de Pennsylvanië-spoorwegmaatschappij ...

<https://hdl.handle.net/1874/234456>

mm 10056

1880

100

Amst. 4.

MEDEDEELINGEN

VAN HET

GRATIS

ADMINISTRATIEKANTOOR

VAN

Amerikaansche Spoorwegwaarden

BETREFFENDE DE

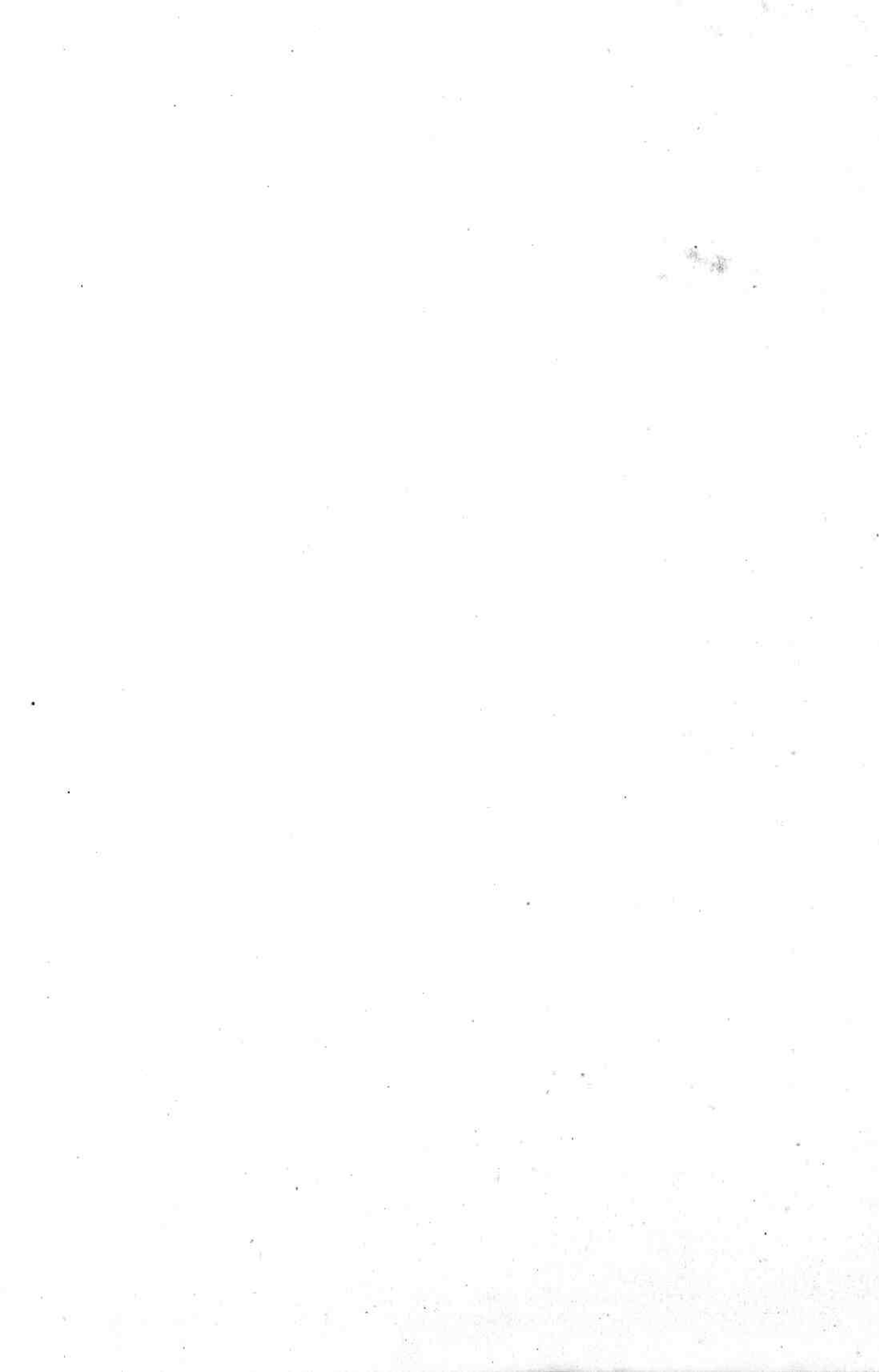
Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij

(PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY.)



VERKRIJGBAAR BIJ JAN D. BROUWER,
Singel N^o. 260, AMSTERDAM.

PRIJS 25 CENTS.



Amsterdam, December 1880.

Nu de meeste obligatiën van als solide erkende Amerikaanse Spoorweg-Maatschappijen den parikoers hebben overschreden en het Gouvernement der Vereenigde Staten, in verwisseling van hare in 1881 aflosbare schulden voornemens is nieuwe obligatiën uit te geven, met eene jaarlijksche rente van 3 of $3\frac{1}{2}$ %, doet zich ook aan onze beurs het verschijnsel voor, dat de vraag naar Aandeelen van groote Amerikaanse Spoorweg-Maatschappijen met een gevestigd crediet, toeneemt.

Het is nog niet heel lang geleden, dat slechts zeer weinige aandeelen en onder deze voornamelijk die van Maatschappijen in de New-England Staten gevestigd, voor geldbelegging in aanmerking kwamen.

Na het herstel van de groote handelscrisis van 1857 kwam daarin eene voor de Spoorweg-Maatschappijen gunstige verandering; langzamerhand waren, vooral door den grooten vooruitgang in de Westelijke Staten, vele maatschappijen tot zulk een gevestigden toestand gekomen, dat hare aandeelen voor geldbelegging in aanmerking konden komen.

Na het herstel van de spoorwegcrisis van 1873 nam het aantal dier Maatschappijen nog toe, en doet de vraag naar aandeelen voor geldbelegging geschikt, zich meer en meer gelden.

Zoowel in Amerika en Londen als hier is dit duidelijk waar te nemen.

De Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij (*Pennsylvania Railroad Company*) heeft in eigen kring steeds tot bedoelde maatschappijen behoord. Te Philadelphia, de hoofdstad van den Staat Pennsylvanic, werden hare aandeelen geregeld voor geldbelegging gezocht. Later werden zij ook te Londen voor geldbelegging opgenomen.

Van hare oprichting af heeft zich de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij gestadig met veel beleid ontwikkeld en bereikt thans met hare treinen New-York en Philadelphia, Washington en Lake Erie, Buffalo en de houtrijke streken van Michigan, verder Pittsburg, Chicago, St.-Louis, Louisville, Cincinnati en Wheeling en andere belangrijke middelpunten van handel; evenzoo de petroleum-districten van Pennsylvanië en verscheidene uitgestrekte steenkolen-districten.

Terwijl vele andere, somtijds solide maatschappijen hare connecties nog moeten zoeken of hare verbindingen bouwen en de toekomst dus grootendeels van den uitslag dier ondernemingen afhankelijk maken, heeft de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij dit tijdperk van consolidatie, organisatie en reorganisatie reeds eenige jaren achter zich en kan zij nu hare behoudende politiek zonder bezwaar blijven volgen.

Sedert 1874 legde zij zich bijna uitsluitend op versterking in eigen boezem toe en met den besten uitslag. Reservefondsen en Amortisatiefondsen werden gevormd, groote bedragen afgeschreven, de balanswaarden steeds verlaagd en de hoofdwegen in zulk een uitmuntenden toestand gebracht, dat de exploitatiekosten in 1879 tot 52 % waren teruggebracht.

Zeer gunstig bekende lijnen zijn door de Maatschappij gehoord zooals de Pittsburgh, Ft. Wayne & Chicago en de Camden en Amboy-Spoorwegen; in het geheel worden ongeveer 6000 mijlen Spoorweg door haar gecontroleerd.

De maatschappij is eigenares van de volgende lijnen:

Philadelphia-Columbia	80.39 M.
Harrisburg-Pittsburg	248.66
Delaware Extension.	8.80
Hollidaysburg & Morrison's Cove zijtakken	
van Altona naar Hollidaysburg en Henrietta	
met diverse kleine zijlijnen en Tyrone	
zijtak te zamen	59.65
Columbia brug	
over de Susquehanna	1.02
York zijtak	
van Columbia brug naar York	12.48
Indiana zijtak	
van Blairsville naar Indiana	18.91
	<hr/>
	429.91 M.

Inhuur

1°. op voorwaarden voor de Pennsylvanie aandeelhouders even voldoende als een absoluut bezit:

HARRISBURG PORSMOUTH MT. JOY & LANCASTER RR.	
van Dillerville naar Harrisburg .	35.54 M.
„ Middletown naar Columbia .	18.13 „
	<hr/>
	53.67 M.

UNITED RAILROADS OF NEW JERSEY.

Dit stelsel omvat de volgende lijnen:

NEW-YORK DIVISIE

New-York-West-Philadelphia .	90. M.
Rahway-Perth Amboy	7.9 „
New-Brunswick-East Millstone .	8.3 „
Monmouth Jc.-Rocky Hills. . .	6.5 „
Princeton Jc.-Princeton . . .	3. „
Holmesburg Jc.-Bustleton . . .	4.2 „
Transporteeren.	<hr/>
	119.9 M. 53.67 M. 429.91 M.

per Transport. . 119.9 M. 53.67 M. 429.91 M.

BELVIDERE DIVISIE.

Trenton-ManunkaChunk 67.9 M.

Lambertville-Flemington 12. "
 ————— 79.9 "

AMBOY DIVISIE.

Philadelphia-Perth Am-

boy. 65.2 M.

Philadelphia-Hightstown 50.8 "

Pemberton Jc.-Whitings. 18. "

Burlington-Mount Holly. 7.5 "

Mount Holly-Bedford . 6.5 "

Ewansville-Vincentown. 2.8 "

New Lisbon-Kinkora . 14.2 "

Bordenstown-Trenton . 6. "

Monmouth Jc.-Sea Girt. 33.4 "
 ————— 204.20 "

404.20 "

DELAWARE & RARITAN CANAL.

Bordentown-New-Brunswick 66 M.

2°. *Voor de netto opbrengst.*

BEDFORD BRIDGEPORT.

van Mt. Dallas-Maryland line

met zijtak naar Holderbaum . . . 49.20 "

COLUMBIA & PORT DEPOSIT

Columbia-Port Deposit 39.40 "

EBENSBURG & CRESSON.

Ebensburg-Cresson 11.30 "

FREDERICK PENNSYLVANIA & STATE LINE.

Kingsdale-Frederick City 28. "

Transporteeren. . . 585.77 M. 429.91 M.

	per Transport	585.77 M.	429.91 M.
HANNOVER & YORK.			
	Hannover-York	18.70	„
LEWISBURG & TYRONE.			
	Montandon-Springmills	43.57	„
LITTLESTOWN RR.			
	Hannover-Kingsdale	9.20	„
MIFLIN & CENTRE COUNTY.			
	Lewiston Jc.-Milroy	12.50	„
PENNSYLVANIE & DELAWARE.			
	Pomery-Delaware City	38.52	„
PHILADELPHIA & ERIE.			
	Sunbury-Erie	287.49	„
SOUTH-WEST PENNSYLVANIE.			
	Greensburg-Oliphant	42.	„
SUNBURY & LEWISTON.			
	Selingsgrove Jc.-Lewiston	43.33	„
SUNBURY HAZLETOWN & WILKESBARRE.			
	Sunbury-Tomhicken	43.44	„
TYRONE & CLEARFIELD.			
	East Tyrone-Curwensville	44.04	
	Mapleton	2.21	
	Philipsburg	3.83	
	Goss Run	1.91	
	Moshannon.	8.90	
		<hr/>	60.89
WESTERN PENNSYLVANIE.			
	Blairsville-Alleghen City	63.50	
	Freeport-Butler	21.05	
		<hr/>	84.55
		<hr/>	1269.96 „
	Transporteeren.		<hr/>
			1699.87 M.

per Transport . . . 1699.87 M.

3°. *Op andere voorwaarden:*

BALD EAGLE VALLEY RR.

Tyrone-Lockhaven	51.19	
en zijtak naar Bellefonte	2.78	
		53.97

EAST BRANDYWINE & WAYNESBURG RR.

van Downington-New-Holland	28.10	
--------------------------------------	-------	--

1781.94 M.

(De lijnen, welke westelijk van Pittsburg gehuurd of op andere wijze beheerscht worden, zullen bij de Pennsylvania-Company worden vermeld).

De bovengenoemde 1781.94 mijlen worden in drie afdelingen bij de opgaven der exploitatie verdeeld, 1) nl.:

1°. Hoofdlijn en zijtakken	1090.25 M.
2°. Philadelphia & Erie	287.49 "
3°. United Railroads of New-Jersey	404.20 "
	<u>1781.94 M.</u>

Onder de hoofdlijn verstaat men den rechtstreekschen weg van Pittsburg naar Philadelphia, saamgesteld uit:

de geheele lijn van Pittsburg naar Harrisburg 248.66

het gedeelte van de Harrisburg, Portsmouth Mt.

Joy & Lancaster RR. gelegen tusschen Harrisburg en Dillerville 35.54

de Philadelphia en Columbia 80.39

behalve het gedeelte van Dillerville naar

Columbia 13.

67.39

1) Deze verdeling is niet dezelfde als die, welke bij de tractie in gebruik is.

Delaware Extension

± 7 mijlen van de 8.8 dezer lijn.	7.—
Hoofdlijn totaal.	358.59
De zijlijnen worden dus geacht	731.66
te bedragen, makende te zamen.	1090.25

voor hoofdlijnen en zijtakken als boven.

De Pennsylvanie Spoorwegmaatschappij is opgericht met het doel om een spoorweg te bouwen van Pittsburg naar Harrisburg. Haar charter werd 13 April 1846 goedgekeurd.

Het aandeelen-kapitaal, dat op \$ 7.500.000 was bepaald, moest herhaaldelijk worden vergroot, toen het bleek, dat de strijd over het vervoer naar het Westen, met de New-York Central, de New-York & Erie en de Atlantic & Great Western, zoowel als met de Baltimore & Ohio, groote uitgaven vereischten, ten einde de contrôle te verkrijgen of te verzekeren van de verschillende maatschappijen, welke verbindingen vormen met de groote stapelplaatsen van het Westen. Bovendien werd de bouw van zijtakken, welke als voeders van de hoofdlijn dienst moesten doen, ondernomen of bevorderd.

Ten behoeve van een en ander was het kapitaal van \$ 7.500.000 in 1846 onder goedkeuring der aandeelhouders op \$ 11.500.000 in 1852 en \$ 15.500.000 in 1853 gebracht; in 1865 beliep het \$ 20.000.000, in 1868 \$ 27.040.762

„ 1870 „	33.850.000
„ 1871 \$	41.339.475
„ 1872 „	53.271.937
„ 1873 „	68.144.475
„ 1874 „	68.719.400
„ 1875 „	68.870.200

in 1876	\$	68.870.200
„ 1877	„	68.870.200
„ 1878	„	68.870.200
„ 1879	„	68.870.200

waaruit blijkt, dat sedert 1873 het aandeelen-kapitaal niet noemenswaard vergroot is.

Spoedig na de voltooiing van de lijn van Harrisburg naar Pittsburg in 1853 werd de bouw van de Indiana zijtak, het leggen van dubbel spoor en de bouw van de Delaware extension ondernomen, terwijl terreinen voor eind-stations, dokken en werven werden aangekocht.

Al deze werken hebben ten allen tijde hooge rente opgeleverd of zijn enorm in waarde vooruitgegaan.

Eene hoogst belangrijke stap voor de maatschappij was de aankoop van den spoorweg van Philadelphia naar Columbia en den waterweg van Columbia naar Pittsburg met bijbehorende werken, welke te zamen meer dan \$ 14.000.000 hadden gekost.

Deze geheele bezitting werd in 1857 door den Staat verkocht voor \$ 7.500.000 betaalbaar in 5% obligatiën à pari en eenige andere conditiën, waaronder de bepaling, dat de maatschappij voor altijd van belastingen op kapitaal, dividende n enz. zou zijn vrijgesteld. Laatstgenoemde bepaling is inconstitutioneel verklaard.

Daarop werd eene wijziging in de overeenkomst gebracht en in 1861 vastgesteld, dat tot 31 Juli 1890 *jaarlijks* \$ 460.000, aan den Staat zou worden uitbetaald, voor 5% op de koopsom (oorspronkelijk \$ 7.500.000) en het saldo voor aflossing. De bepalingen omtrent vrijdom van belastingen vervielen.

Het groote gewicht van dezen aankoop bleek eerst ten volle, toen de maatschappij den 20^{sten} December 1860, de Harrisburg

Porsmouth Mt. Joy en Lancaster Spoorweg M^u. onder haar beheer nam en daardoor eene rechtstreeksche Spoorwegverbinding tusschen Pittsburg en Philadelphia tot stand bracht.

De maatschappij heeft de absolute contrôle over de H. P. Mt. J. & L. verkregen, door haar voor 999 jaar te huren, tegen garantie van hoofdsom en 6% rente op de obligatiën en 7% op de aandeelen en tegen betaling van verdere onkosten. Bovendien is zij eigenares van de meerderheid der aandeelen, zooals uit de staat, hierachter gevoegd, blijkt.

Het geauthoriseerd aandeelen-kapitaal dier M ^u . is.	\$ 2.500.000
Uitgegeven bedrag	„ 1.182.000
Obligatiën losb. 1 Juli 1883.	„ <u>700.000</u>

De netto ontvangsten zijn onder die van de hoofdlijn en zijtakken der P. R.R. opgenomen en kunnen dus niet afzonderlijk worden opgegeven; *naar het mijntal berekend overtreffen zij de gegarandeerde sommen zeer verre.*

De *United Companies of New Jersey* werden in 1871 gehuurd ¹⁾ voor 999 jaar voor 10% op de aandeelen, garantie van rente en aflossing der obligatiën, overname van huurcontracten met andere maatschappijen en overdracht van de waarden waarvan de „Unie” houder was. De Pennsylvania Spoorwegmaatschappij is derhalve feitelijk eigenaar, maar de bepalingen omtrent de huur voor 999 jaar en de vaste uitkeering van 10% op de aandeelen staan de formeele consolidatie in den weg, die trouwens in geen enkel opzicht verandering zou brengen.

De voordeelen, welke uit dit bezit konden voorkomen, waren tweeledig:

¹⁾ De Belvidere R.R. uitgezonderd, welke sedert 1 Jan. 1877 door de Pennsylvania Spoorweg M^u. voor de netto ontvangsten gehuurd wordt.

1^o een toename van vervoer op de hoofdlijn en welke zich dus niet in het N. Jersey systeem kan openbaren;

2^o eene vermeerdering van ontvangsten op de Jersey lijnen zelve, welke noodzakelijk uit de toename van bevolking, handel en verkeer in die streken moet voortvloeien.

Dat die vermeerdering zich niet dadelijk na de huur gelden deed, spreekt wel van zelve, maar even duidelijk is het, dat eene lijn van New-York naar Philadelphia, met talrijke voeders, benevens een kanaal hetwelk de beide steden verbindt en met uitstekend gelegen en uitgestrekte terreinen aan de eindpunten, gestadig in opbrengst en waarde moet vooruitgaan.

Het verlies op deze lijnen na afdoening van alle verplichtingen bedroeg in:

1877 \$ 1.482.518.04

1878 „ 1.136.775.16

1879 „ 939 889.09

voor 1880 wordt het op \pm \$ 450.000 geschat.

Hoewel dus nog steeds verlies opleverend, is er in de laatste jaren eenen aanzienlijken vooruitgang waar te nemen en het lijdt geen redelijken twijfel, of deze huur, welke de Pennsylvanie Spoorwegmaatschappij eene doorlopende lijn van New-York naar Pittsburg en van daar over de later te noemen lijnen naar Chicago, St. Louis, Cincinnati en Louisville verzekert, zal over eenige jaren eene winstgevende zaak blijken.

De commissie van enquête in 1874 benoemd, om over den toestand der Pennsylvanie Spoorweg Mij. verslag uit te brengen, kwam na een zorgvuldig onderzoek tot de slotsom,

dat de verantwoordelijkheid van de Pennsylvanie Spoorwegmaatschappij wegens de huur dezer lijnen geen reden tot bezorgdheid behoeft te geven; de lijnen zullen direct en indirect zeer aanzienlijk voordeel opleveren.

Sommige der takken geven verlies, maar allen dragen bij tot de winsten der hoofdlijnen van West-Philadelphia naar New Jersey en van Camden naar Amboy. In de toekomst zal dit systeem waarschijnlijk een winst opleveren, ruim voldoende voor uitbreiding en verbetering.

Het Delaware en Raritan kanaal vormt eene belangrijke verbinding te water tusschen Philadelphia en New-York en is van hooge waarde.

Men vergeete niet, dat dit oordeel in 1874 uitgesproken werd door personen, die als zeer bevoegd en geheel onpartijdig worden geroemd en dat de gedruktheid in handel en industrie welke in dien tijd groot was, hun zeker niet optimistisch heeft gestemd.

Hoofdlijn en zijtakken.

De hoofdlijn van Pittsburg naar Philadelphia, een uitstekend gebouwde en zeer goed onderhouden weg met dubbel spoor en stalen rails is de kern van het Pennsylvanie-stelsel en doorsnijdt het rijkste en dichtst bevolkte gedeelte van den Staat Pennsylvanie.

IJzermijnen, bosschen, rijk aan timmerhout, uitgestrekte kolenvelden en vruchtbare valleien worden door hare takken op talrijke plaatsen bereikt.

De maatschappijen, wier lijnen als zijtakken worden geëxploiteerd, in de meeste van welke de Pennsylvanie Spoorwegmaatschappij ook als aandeelhouder of obligatiehouder is betrokken, ontvangen bijna allen datgene, wat na aftrek van exploitatiekosten kan worden uitgekeerd. (Alleen de Bald Eagle Valley Spoorweg wordt geëxploiteerd voor 40 % van de bruto-ontvang-

sten en de East Brandywine & Waynesburg voor $33\frac{1}{3}\%$; beiden leveren gewoonlijk eene kleine winst).

Met de opbrengst van de hoofdlijn vergeleken is de uitkeering voor de zijtakken niet belangrijk en sommigen worden zelfs met verlies geëxploiteerd, zooals de Ebensburg en Cresson en de Sunbury Hazletown en Wilkesbarre lijnen.

Als voeders evenwel zijn zij bijna allen van groot gewicht, omdat zij de producten van de streken, welke zij doorloopen naar de hoofdlijn brengen, om door deze naar de groote afnemers te worden gebracht. *Zij verhoogen hierdoor zeer aanzienlijk de ontvangsten van de hoofdlijn.*

De netto-ontvangsten op hoofdlijn en zijtakken te zamen bedroegen:

1877	\$	8.232.317.61
1878	„	9.396.036.60
1879	„	9.992.007.76

voor 1880 worden de netto-ontvangsten op \pm \$ 13,000,000 geschat. Voor 10 maanden van 1 Januari—31 October 1880 waren deze 25% hooger dan in 1879 over een gelijk aantal maanden.

Philadelphia & Erie.

De Philadelphia & Erie loopt van Sunbury naar Erie en is 287.49 mijlen lang.

Den 1sten Januari 1862 werd de weg door de Pennsylvanie spoorweg-maatschappij in huur genomen voor een tijdvak van 999 jaar, waarbij de huurder zich verbond, 30 % van de bruto-ontvangsten te betalen.

Den 1sten Januari 1870 is eene wijziging in die overeenkomst gebracht en bepaald, dat de huurders voortaan de netto-ontvangsten zouden uitkeeren.

Hoewel de Philadelphia & Erie tengevolge van de hooge kosten van aanbouw (\pm \$ 117000 per mijl) en de daaruit voortgevloeide groote schuldenlast met vele moeielijkheden heeft te kampen gehad, is zij tegenwoordig weder op den beteren weg, en zijn de ontvangsten sedert een paar jaar toenemende.

Deze bedroegen, na aftrek van exploitatiekosten en van huur voor materiëel enz.:

in 1877	\$ 884.175.46
1878 „	684.507.14
1879 „	798.500.70,

welke sommen voor gedeeltelijke couponbetaling konden worden gebruikt.

Voor 1880 worden de netto-ontvangsten op \$ 1.300.000 geschat, dat is: meer dan voor rente op de obligatieschuld noodig is. Voor 10 maanden van 1 Januari—31 October 1880 bedroegen de netto-ontvangsten reeds meer dan \$ 1.100.000.

Het bedrag, dat de Pennsylvanie Spoorwegmij. had bij te passen voor de obligatiën, welke zij heeft gegarandeerd, bedroeg na verrekening van de rente op de obligatiën waarvan zij zelve houder is:

in 1877	\$ 43.385.69
1878 „	231.654.27
1879 „	75.543.20

Groot zal het voordeel, dat deze lijn op kan leveren bezwaarlijk worden, door de concurrentie zoo te land als te water over den geheelen weg.

Toch is er grooten kans, dat de ontvangsten voldoende zullen worden om de renten op de obligatiën te betalen en de Pennsylvanie Spoorwegmij. hare voorschotten te restitueren, zooals uit de ontvangsten voor 1880 blijkt.

Pennsylvania Company.

De Pennsylvania Company werd in 1870 opgericht in het belang van de Pennsylvania R R Cy, die de uitgebreide en ingewikkelde administratie van alle lijnen waarbij zij Westelijk van Pittsburg betrokken was, heeft getracht te vereenvoudigen.

Daartoe heeft de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij aan de Pennsylvania Company, ten behoeve der exploitatie, het toezicht, de huurcontracten en het beheer over de lijnen Westelijk van Pittsburg, benevens een belangrijk bedrag in aandeelen en obligatiën, die gesproken waren uit de hulp door de Pennsylvania R R Cy aan verschillende lijnen westelijk van Pittsburgh verleend, overgedragen. Het bestaan der Pennsylvania Cy is daartegen geheel afhankelijk gemaakt van de P. RR Cy., die bijna alle aandeelen en obligatiën in handen heeft.

Feitelijk is dus de Pennsylvania Company slechts een onderdeel van de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij. ¹⁾

Ging de P. Cy. liquideeren, dan zou de P. RR. Cy. als bijna eenig houder van schuldbrieven en aandeelen, in het bezit komen van het overgroot bedrag acties en obligatiën, thans eigendom der Pennsylvania Company, ter waarde van ± \$ 15.000.000 en van de overige bezittingen, zooals vaste eigendommen, rollend materieel enz., ter waarde van ± \$ 6.000.000.

Alleen wanneer de getaxeerde waarde van \$ 15.000.000 voor die obligatiën en aandeelen de werkelijke waarde mocht blijken te overtreffen, zou uit eene liquidatie nadeel voor de P. RR. Cy. kunnen ontstaan.

¹⁾ De heer Thos. A. Scott is President van *beide* Maatschappijen

Volgens de *balans* van de Pennsylvania Company waren dato 31 Dec. 1879 in 't geheel uitstaande:

\$ 3.000.000	gewone aandeeleu.
" 8.000.000	preferente "
" 6.400.000	6% obligatiën.
" 3.200.000	6% idem.
<u>\$ 20.600.000.</u>	

De Pennsylvania RR Cy bezat hiervan 31 December 1879:

\$ 2 995.000	gewone aandeeleu,	getaxeerd op	\$ 2.995.000
" 8.000.000	preferente	" " "	8.000.000
en " 6.400.000	6% obligatiën	" "	6.400.000
		te zamen	<u>\$ 17.395.000</u>

De lijnen, welke 31 December 1879 hetzij door huur, majo-riteit van aandeeleu of op andere wijze onder beheer of toezicht der Pennsylvania Company gebracht waren, maakten te zamen volgens het laatste verslag 3546.69 mijlen uit; de voornaamste hiervan zijn:

1°. PITTSBURGH FT WAYNE EN CHICAGO RY.

van Pittsburgh naar Chicago . .	468.— M.
met de lijnen voor 40 % der bruto ont- vangsten gehuurd n.l.	
de New-Castle en Beaver-Valley R.R.	
van Homewood-New Castle.	14.97
de Lawrence R.R.	
van Lawrence Jc.-Youngstown . . .	17.98
Canfield Jc.-Coalfields.	4.06
	<u>22.04</u>
	505,01 M.

	per Transport. . .	505.01 M.	
ERIE & PITTSBURG R.R.			
New Castle-Girard	81.—		
Dock Jc.-Erie Docks	3.47		
	84.47		
Girard-Erie			
(weg van de Lake Shore en Michigan S.)	18.50		
	<hr/>	102.97	
CLEVELAND EN PITTSBURG R.R.			
Cleveland-Rochester	123.77		
Yellow Creek-Bellaire.	43.25		
Bayard-New-Philadelphia	32.75		
	199.77		
Rochester-Pittsburg.			
(weg van de P. Ft. W.)	26.—		
	<hr/>	225.77	
INDIANAPOLIS & ST. LOUIS R.R.			
Indianapolis-Terre Haute	71.84		
gehuurd: St. Louis Alton Terre Haute R.R.			
Terre Haute-East St. Louis	189.—		
diversen	5.80		
	<hr/>	266.64	
PITTSBURG CINCINNATI & ST. LOUIS RY.			
Pittsburg-Columbus	192.80		
Cadix Jc.-Cadix.	8.10		
	200.90		
Cincinnati & Muskingum Valley Ry.			
Morrow-Dresden Jc.	148.40		
Little Miami R. R.			
Cincinnati-Springfield	84.—		
Xenia en Dayton	16.—		
	<hr/>	100.—	
gehuurd. {	Xenia-Columbus . . . 54.74		
	Dayton-Indiana line 37.—		
	Ohio line-Richmond, 4.16		
	<hr/>	95.90	
	<hr/>	545.20	
Transporteeren.			1645.59 M.

	Per Transport.	1645.59 M.	
COLUMBUS CHICAGO IND. CENTRAL.			
Columbus-Indianapolis	187.30		
Bradford Jc.-Chicago	230.70		
Richmond-Anoka Jc.	102.30		
Peoria Jc.-Illinois Stateline	60.20		
			<u>580.50</u>
JEFFERSON MADISON AND INDIANAPOLIS RR.			
Louisville-Indianapolis	110.28		
Madison-Columbus	45.90		
Columbus-Shelbyville	23.28		
Jeffersonville-New-Albany	6.44		
			<u>185.90</u>
Shelby & Rush RR.			
Shelbyville-Rushville	18.42		
Cambridge Extension RR.			
Rushville-Cambridge City	20.80		
			<u>223.12</u>
INDIANAPOLIS & VINCENNES.			
Indianapolis-Vincennes			166.63
ASHTABULA AND PITTSBURG.			
Youngstown-Ashtabula Harbor			62.60
CLEVELAND MOUNT VERNON DELAWARE.			
Hudson-Columbus	144.04		
gehuurd: Massillon-Clinton	12.50		
			<u>156.54</u>
NORTH WESTERN OHIO.			
Toledo Jc.-Toledo	79.16		
Junction-Mansfield (weg van de P. Ft. W. Ch. RR.)	7.—		
			<u>86.16</u>
ST. LOUIS VANDALIA & TERRE HAUTE.			
East St. Louis-Indiana State line			158.30
GRAND RAPIDS & INDIANA.			
Fort Wayne-Poteskey			332.10
			<u>3411.54 M.</u>

	Per Transport.	3411.54 M.
CINCINNATI RICHMOND FT. WAYNE.		
	Fort Wayne-Richmond	90.90
ALLEGAN AND SOUTH EASTERN.		
	Allegan-Mortieh	11.50
TRAVERSE CITY RAILROAD.		
	Walton Jc.-Traverse City.	26.—
	1) Totaal.	<u>3539.94 M.</u>

Omtrent de uitkomsten, welke de exploitatie dezer Maatschappij ieder voor zich opleveren, hunnen financieelen toestand enz. moeten wij naar de jaarlijksche verslagen verwijzen, waarvan uittreksels in Poor's Manuel te vinden zijn.

De netto-ontvangsten voor het geheele systeem onder beheer der Pennsylvania Company waren.

1877.	9.260.996.08
1878.	9.599.431.65
1879.	11.929.747.45

Voor 1880 zullen de netto-ontvangsten hoogstwaarschijnlijk, die van 1879 met ongeveer \$ 1.800.000 overtreffen.

Verder is de Pennsylvania Spoorweg Maatschappij nog betrokken in verscheidene Maatschappijen wegens garantie van grootendeels eerste hypotheek obligatiën.

De meesten van deze maatschappijen zijn bij de Spoorweg Mij. zelve in exploitatie zooals de Harrisburg, Porsmouth Mt. Joy & Lancaster R.R., de New-Jersey lijnen en de Philadelphia en Erie of wel

1) Sedert het laatste Jaarverslag der maatschappij zijn hierin eenige veranderingen (hoewel voor haar niet van ingrijpend belang) gebracht.

bij de Pennsylvania Company zooals de Pittsburg Fort Wayne en Chicago Cleveland & Pittsburg enz. en zijn dus bij de uitkomsten van de exploitatie van den Pennsylvania Spoorweg en de Pennsylvania Company in aanmerking genomen.

Van de overigen vereischten de volgende eene bijbetaling.

	1877.	1878.	1879.
Susquehanna Coal Cy. \$	121.484,88		
Pennsylvania Canal Cy. . . „	38.605,37	\$ 30.154,63	\$ 36.000,—
Western Pennsylvania RR. Cy. „	8.810,56		
Baltimore & Potomac R.R. Cy. „	183.252,14	„ 154.138,07	„ 88.849,20
American Steamship Cy „	79.869,12	„ 55.000,—	„ 45.000,—
Allegheny Valley R.R. Cy „	16.100,20	„ 240.260,07	„ 390.651,05
Grand Rapids & Indiana „	250.143,10	„ 285.250,—	„ 225.006,21
(waarvoor coupons ontv.)			
Northern Central R.R. Cy		„ 147.873,09	„ 159.736,96
Shamokin Coal Cy . .		„ 7.545,94	„ 7.000,—

Deze verliezen zijn niet onbeteekenend, maar behooren verminderd te worden met de betalingen voor de Grand Rapids & Indiana Spoorweg Maatschappij, aangezien de Pennsylvania Spoorweg Maatschappij daarvoor Coupons ontving, welke de witschotten vertegenwoordigen. De *indirecte voordeelen welke uit de bouw van de meeste dezer lijnen voortvloeiën wegen ruimschoots op tegen de gelden wegens garantie betaald.*

De Pennsylvania spoorweg maatschappij is eindelijk geïnteresseerd in verschillende andere maatschappijen waaronder ook verscheidene der gehuurde lijnen, als gewoon aandeelhouder of obligatiehouder.

Het zou te ver leiden de exploitatie van al die lijnen in 't bijzonder na te gaan; zij, die dit wenschen te doen, kunnen zich door Poor's Railroad Manual op de hoogte stellen. Genoeg

zij het mede te deelen, dat de waarde waarvoor zij op de balans (zie bladz. 24) der maatschappij zijn gebracht uiterst laag en *dat het dus hoogst onwaarschijnlijk is, dat uit dien hoofde verdere afschrijving noodig zal zijn.*

Neemt men daarbij in aanmerking welken vooruitgang in de laatste paar jaren in de prijzen van bijna alle spoorwegwaarden en in de netto-ontvangsten van de meeste maatschappijen valt waar te nemen, dan behoeft voorzeker deze post geen enkelen reden tot bezorgdheid op te leveren, maar kan integendeel met grond uit *die bezitting eene belangrijke vermeerdering van de inkomsten der maatschappij worden verwacht.*

Een volledige opgaaf van al de aandeelen en obligatiën waarvan de maatschappij 31 December 1879 houder was, met opgaaf van de waarde waarvoor zij op de balans zijn gebracht, is aan het eind van dit opstel gevoegd.

STAAT van de waarden der aandelen en obligatiën, waarvoor deze op de balans voorkomen, benevens het bedrag aan rente dat hiervan genoten werd van 1873—1880.

31 Dec.

1873.

Aandeelen	\$ 44.544.240	} getax. op \$ 49.711.087	genoten rente \$ 2.372.108.
Obligatiën	" 29.053.200		

1874.

Aandeelen	" 52.463.885	} getax. op \$ 68.542.569	genoten rente " 4.305.016.
Obligatiën	" 38.165.300		

1875.

Aandeelen	" 50.542.435	} getax. op \$ 70.759.012	genoten rente " 3.147.236.
Obligatiën	" 45.503.434		

1876.

Aandeelen	" 49.850.436	} getax. op \$ 70.524.809	genoten rente " 2.832.753.
Obligatiën	" 45.286.408		

1877.

Aandeelen	" 49.129.875	} getax. op \$ 65.326.142	genoten rente " 2.165.862.
Obligatiën	" 47.722.108		

1878.

Aandeelen	" 50.814.604	} getax. op \$ 66.670.511	genoten rente " 1.804.816.
Obligatiën	" 48.936.734		

1879.

Aandeelen	" 44.167.800	} getax. op \$ 65.481.683	genoten rente " 2.110.933.
Obligatiën	" 55.976.184		

*LIJST der dividenden, welke sedert het jaar 1856
zijn uitgekeerd.*

1856	Mei	4%	Nov.	4%	Totaal	8 %
1857	"	4 "	"	nihil	"	4 "
1858	"	3 "	"	3%	"	6 "
1859	"	3 "	"	3 "	"	6 "
1860	"	3 "	"	3 "	"	6 "
1861	"	3 "	"	3 "	"	6 "
1862	"	4 "	"	4 "	"	8 "
1863	"	4 "	"	5 "	"	9 "
1864	Febr.	30 "	in aandeelen			
	"	Mei 5 "	Nov.	5%	}	40 "
		benevens preferentie voor 10% inschrijving in aandeelen . .				
1865	Mei	5%	Nov.	5%	"	10 "
1866	"	5 "	"	4 "	"	9 "
1867	"	3 "	en 5% in aandeelen.			
	"		Nov.	3%	"	11 "
1868	Mei	3%	en 5% in aandeelen.			
	"		Nov.	5%	"	13 "
1869	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1870	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1871	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1872	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1873	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1874	"	5 "	"	5 "	"	10 "
1875	Mei	4 "	Aug.	2%	Nov.	2%
1876	Febr.	2 "	Mei 2 "	Aug.	2 "	"
		Nov.	2 "			8 "
1877	Febr.	2 "	Mei 1½ "			3½ "
1878	Nov.	2 "				2 "
1879	Mei	2 "	Nov.	2½ "		4½ "
1880	Mei	3 "	Nov.	3 "	1 %	in
		scrip.				7 "
Totaal						229 %

waarvan 183 % in geld of gemiddeld $7\frac{33}{100}$ %.

Neemt men de prijzen der aandelen bij de uitkeering in scrip mede in aanmerking, dan bedroeg het totaal der uitdeelingen $\pm 260\%$ of ruim 10% 's jaars.

PENNSYLVANIE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ.

Balans 31 December 1879.

ACTIVA.

Bouw, uitrusting en bezittingen van Philadelphia tot Pittsburgh over 1089.70 mijlen enkel spoor (Harrisburg & Lancaster spoorweg uitgesloten) met inbegrip van zijsporen, stations, pakhuizen, fabrieken, machineriën, telegraaflijnen, kanaalmaterieel enz. enz.	\$ 59.975.139	24
Obligatiën van spoorwegmaatschappijen	25.520.578	
Aandeelen in spoorwegmaatschappijen	31.723.968	
Obligatiën en Aandeelen in gemeentelijke instellingen, steenkolenmaatschappijen, kanaalmaatschappijen, brugmaatschappijen en beleggingen onder geen ander hoofd vermeld	8.237.137	
Reservefonds opgericht 8 October 1878.	700.000	
Te ontvangen pachten en renten van hypotheken	29.735	
Steenkolenvelden (Hazleton, Hamilton en Eastwick en andere stukken	792.315	
Assurantiëfondsen	10.000	
Waarden, welke bij de huur der N. Jersey lijnen aan de Mij. zijn overgedragen, getaxeerde waarde	3.895.584	
Spoorweg en kanaal materieel, hetwelk bij de huur der N. Jersey lijnen overgedragen is.	3.419.004	
Brandstoffen en voorradig materieel voor reparatiën aan locomotieven, wagens en onderhoud van den weg nl. van den Pennsylvania weg. \$ 1.113.548 van de N. Jersey lijnen en kanaal 502.575 van den Philadelphia & Erie weg 229.113		1.845.236

Te ontvangen wissels en rekeningen en bedragen van andere M^{ieu}. te ontvangen daaronder begrepen voorschotten voor constructie en aankoop van materieel enz. nl.

Philadelphia & Erie Spoorweg M ^{ieu}	\$ 339.359
N. Jersey lijnen amortisatie en aflossingsrekening	1.026.360
idem constructie.	263.418
idem vaste bezittingen.	419.735
Andere Maatschappijen.	5.988.248

Gelden bij de Joint Stock Bank te Londen en anderen voor coupons Januari 1880	8.037.120
Gelden in handen van beambten voor passagiers en goederenverkeer.	1.158.936
Gelden in handen van den thesaurier	2.009.089
Totaal.	1.629.809
Totaal.	\$ 148.983.650

PASSIVA.

Aandeelen kapitaal	\$ 68.870.200
Obligatiën	58 962.976
Hypotheken en pachten	1.304 780
Te betalen rekeningen nl. Bedragen aan andere M ^{ieu} verschuldigd	394.473
Betaalrollen en	2.787.099
Te betalen wissels.	1.040.000
Onbetaalde dividenden.	127.508
Scrip dividend van December 1873	1.894
Verschillende rekeningen aan andere maatschappijen verschuldigd	2 955 599
Waarden, welke bij de huur van de N. Jersey lijnen aan de M ^{ieu} zijn overgedragen; getaxeed op Spoorweg en kanaal materieel, hetwelk bij de huur der N. Jersey lijnen overgedragen is	3.895.584
Reservefonds opgericht 9 October 1878	3.419.004
Geconsolideerde hypotheek obligatiën, afgelost en vernietigd	5.224.533
Winst en verlies	4.181.073
Totaal.	\$ 148.983.650

PENNSYLVANIE SPOORWEG MAATSCHAPPIJ.

Balans 31 December 1879.

ACTIVA.

Bouw, uitrusting en bezittingen van Philadelphia tot Pittsburgh over 1089.70 mijlen enkel spoor (Harrisburg & Lancaster spoorweg uitgesloten) met inbegrip van zijsporen, stations, pakhuizen, fabrieken, machineriën, telegraaflijnen, kanaalmaterieel enz. enz.	\$ 59.975.139	24
Obligatiën van spoorwegmaatschappijen	25.520.578	
Aandeelen in spoorwegmaatschappijen	31.723.968	
Obligatiën en Aandeelen in gemeentelijke instellingen, steenkolenmaatschappijen, kanaalmaatschappijen, brugmaatschappijen en beleggingen onder geen ander hoofd vermeld	8.237.137	
Reservefonds opgericht 8 October 1878.	700.000	
Te ontvangen pachten en renten van hypotheken	29.735	
Steenkolenvelden (Hazleton, Hamilton en Eastwick en andere stukken	792.315	
Assurantiëfondsen	10.000	
Waarden, welke bij de huur der N. Jersey lijnen aan de Mij. zijn overgedragen, getaxeerde waarde	3.895.584	
Spoorweg en kanaal materieel, hetwelk bij de huur der N. Jersey lijnen overgedragen is.	3.419.004	
Brandstoffen en voorradig materieel voor reparatiën aan locomotieven, wagens en onderhoud van den weg nl. van den Pennsylvania weg. \$ 1.113.548 van de N. Jersey lijnen en kanaal 502.575 van den Philadelphia & Erie weg 229.113		1.845.236

Te ontvangen wissels en rekeningen en bedragen van andere M^{ieu}. te ontvangen daaronder begrepen voorschotten voor constructie en aankoop van materieel enz. nl.

Philadelphia & Erie Spoorweg M ⁱ	\$ 339.359
N. Jersey lijnen amortisatie en aflossingsrekening	1.026.360
idem constructie.	263.418
idem vaste bezittingen.	419.735
Andere Maatschappijen.	5.988.248

Gelden bij de Joint Stock Bank te Londen en anderen voor coupons Januari 1880	8.037.120
Gelden in handen van beambten voor passagiers en goederenverkeer.	1.158.936
Gelden in handen van den thesaurier	2.009.089
Totaal.	1.629.809
Totaal.	\$ 148.983.650

PASSIVA.

Aandeelen kapitaal	\$ 68.870.200
Obligatiën	58 962.976
Hypotheken en pachten	1.304 780
Te betalen rekeningen nl.	

Bedragen aan andere M ^{ieu} verschuldigd	394.473
Betaalrollen en	2.787.099
Te betalen wissels.	1.040.000
Onbetaalde dividenden.	127.508
Scrip dividend van December 1873	1.894

Verschillende rekeningen aan andere maatschappijen verschuldigd	2 955 599
Waarden, welke bij de huur van de N. Jersey lijnen aan de M ⁱ . zijn overgedragen; getaxeed op Spoorweg en kanaal materieel, hetwelk bij de huur der N. Jersey lijnen overgedragen is	3.895.584
Reservefonds opgericht 9 October 1878	700.000
Geconsolideerde hypotheek obligatiën, afgelost en vernietigd	343.460
Winst en verlies	4.181.073
Totaal.	\$ 148.983.650

Uit hetgeen hiervoren medegedeeld is en uit andere gegevens, kan het volgende worden afgeleid:

1°. de hoofdlijn van Pittsburg naar Philadelphia is eene lijn, die enorme ontvangsten heeft, welke haar voor een groot deel worden aangebracht door de verschillende takken, welke de Mij. als huurder exploiteert en die, hoewel zelve in den regel geen winst, soms zelfs verlies opleverend, als voeders voor de Maatschappij van groot gewicht zijn.

2°. De New Jersey lijnen leveren tot nu toe verlies, maar dit neemt telken jare aanmerkelijk af en zullen volgens meening van onpartijdige beoordeelaars in niet verre toekomst winst opleveren. Ook zonder winst op te leveren is het bezit dezer lijnen een voordeel, omdat zij de Mij. eene verbinding geven met New-York en groote en belangrijke terreinen in Philadelphia en New-York zijn verkregen, welke de Pennsylvanie Spoorweg-Maatschappij anders tot enorme kosten zou hebben moeten verzekeren.

3°. De Philadelphia en Erie is de minst voordeelige lijn der Maatschappij en zal, tengevolge van de hooge kosten van aanleg moeielijk groote winsten opleveren.

4°. De aandeelen en obligatiën in verschillende maatschappijen zijn laag getaxeerd en kunnen bij matigen voorspoed den aandeelhouders groot voordeel opleveren.

5°. De Pennsylvania Company maakt na aftrek van alle vereischte uitgaven goede winsten, hoewel deze niet altijd onmiddellijk aan de spoorweg maatschappij ten goede komen.

6°. De gelden, wegens garanties betaald, maken een onbeduidend bedrag uit voor de draagkracht der maatschappij; de lijnen welke garanties ontvingen, hebben allen in meerdere of mindere mate de rentabiliteit der maatschappij verhoogd.

7°. De hypotheekschuld is zeer gering, in verhouding tot het mijlental.

Voor 1880 kan de zuivere winst veilig aangenomen worden op \$ 12.000.000 à \$ 13.000.000 of 17 ½ à 20 pCt. over het aandeelenkapitaal.

Blijft de maatschappij hare goede gewoonte volgen (wat niet in twijfel valt te trekken) dan wordt slechts een gedeelte van de winst (8 à 10 pCt.) in geld aan de aandeelhouders uitgekeerd en het saldo voor afschrijvingen, amortisatie-reservefondsen enz. besteed.

De tegenwoordige prijs der aandeelen is ongeveer 130 pCt. tot welken koers vrij zeker op 7 à 8 pCt. rente kan worden staat gemaakt, ongerekend de kansen van koersverbetering, die zeer gunstig zijn.

LIST OF BONDS OWNED BY THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY, DECEMBER 31, 1879.

Name of security.	Number of bonds.	Ratio of par.	Par value
Alexandria and Fredericksburg Railway First Mortgage, 7 per cent gold	999	\$1,000	\$999,000 00
Allegheny Valley Railroad Funded Debt Mortgage, 7 per cent	3,963	1,000	3,963,000 00
American Bottom Marble, Lime and Coal Company First Mortgage, 7 per cent gold	150	1,000	150,000 00
Bald Eagle Valley Railroad Second Mortgage, 7 per cent	100	1,000	100,000 00
Baltimore and Potomac Railroad Second Mortgage, Income 6 per cent.	2,000	1,000	2,000,000 00
Bedford and Bridgeport Railroad First Mortgage, 7 per cent	1,000	1,000	1,000,000 00
Bell's Gap Railroad First Mortgage, 7 per cent	30	500	15,000 00
Belvidere Delaware Railroad Consolidated Mortgage, 7 per cent	1,200	1,000	1,200,000 00
Burlington County Railroad First Mortgage (Vincentown Branch), 6 per cent. over due	30	500	15,000 00
Central Stock Yard and Transit Company, 7 per cent	300	1,000	300,000 00
Cincinnati and Muskingum Valley Railroad, 7 per cent	752	1,000	752,000 00
Cincinnati Street Connection, 6 per cent	110	1,000	110,000 00
Columbia and Port Deposit Railroad First Mortgage, 7 per cent	1,822	1,000	1,822,000 00
Columbus, Chicago and Indiana Central Railway \$5,000,000 Loan, 7 per cent	1,258	1,000	1,258,000 00
Columbus, Chicago and Indiana Central Railway \$10,000,000 Loan, 7 per cent	3,504	1,000	3,504,000 00
County of Clark "Illinois", 8 per cent.	15	1,000	15,000 00
Cleveland and Pittsburgh Railroad Construction and Equipment, 7 per cent	255	1,000	255,000 00
City of Philadelphia, 6 per cent, Loan			2,500 00
East Brandywine and Waynesburg Railroad 7 per cent, First Mortgage	41	500	20,500 00
	913	100	91,300 00
East Brandywine and Waynesburg Railroad New Holland Extension, 7 per cent	64	500	32,000 00
	1,196	500	598,000 00
Erie and Pittsburgh Railroad Equipment, 7 per cent	230	1,000	230,000 00
Frederick and Pennsylvania Line Railroad First Mortgage, 6 per cent. gold	16	1,000	16,000 00
	1	500	500 00
Indianapolis and St. Louis Railroad First Mortgage, 7 per cent	410	1,000	410,000 00
Indianapolis and St. Louis Railroad Equipment, 8 per cent	249	1,000	249,000 00
International Navigation Company First Mortgage, 7 per cent	1,489	1,000	1,489,000 00
	17	500	8,500 00
	25	100	2,500 00
Jersey City and Bergen Railroad 7 per cent. First Mortgage	356	1,000	356,000 00
Mifflin and Centre County Railroad First Mortgage, 6 per cent.	100	1,000	100,000 00
	200	500	100,000 00

Newport and Cincinnati Bridge Company First Mortgage, 7 per cent	1,200	1,000	1,200,000 00
Northern Central Railway Consolidated General Mortgage, 6 per cent, gold	710	1,000	710,000 00
Northern Central Railway Second General Mortgage, 6 per cent	1,000	1,000	1,000,000 00
Pennsylvania and Delaware Railroad First Mortgage, 7 per cent	643	1,000	643,000 00
Pennsylvania and Delaware Railroad Second Mortgage, 7 per cent	173	1,000	170,000 00
Pennsylvania Canal Company First Mortgage, 6 per cent	455	1,000	485,000 00
Pennsylvania Company Judgment, 6 per cent	64	100,000	6,400,000 00
Pennsylvania Railroad First Mortgage, 6 per cent	3	1,000	3,000 00
Pert Amboy and Woodbridge Railroad First Mortgage, 6 per cent	100	1,000	100,000 00
Philadelphia and Erie Railroad, 6 per cent	1	1,000	1,000 00
Philadelphia and Erie Railroad General Mortgage, gold, 6 per cent	3,680	1,000	3,680,000 00
Pittsburgh, Cincinnati and St. Louis Railway Consolidated Mortgage, 7 per cent	443	1,000	443,000 00
Pittsburgh, Virginia and Charleston Railway First Mortgage, 6 per cent	1,605	1,000	1,605,000 00
Pittsburgh, Virginia and Charleston Railway Certificate of Indebtedness, 6 per cent	105	1,000	105,800 00
	8	100	
Pittsburgh, Wheeling and Kentucky Railroad First Mortgage, 7 per cent	100	1,000	100,000 00
Richmond and Danville Railroad Consolidated Mortgage, 6 per cent, gold	1,561	1,000	1,561,000 00
Richmond and Danville Railroad First Mortgage, 6 per cent			282,800 00
Shamokin Valley and Pottsville Railroad First Mortgage, 7 per cent	715	1,000	805,000 00
	180	500	
Southwest Pennsylvania Railway First Mortgage, 7 per cent	723	1,000	723,000 00
St. Louis, Vandalia and Terre Haute Railroad Second Mortgage convertible, 7 per cent	225	1,000	225,000 00
Summit Branch Railroad First Mortgage, 7 per cent	200	1,000	200,000 00
Susquehanna Coal Company First Mortgage, 6 per cent	407	1,000	407,000 00
Sunbury, Hazleton and Wilkesbarre Railway First Mortgage, 5 per cent	132	1,000	132,000 00
Sunbury, Hazleton and Wilkesbarre Railway Income, 6 per cent	479	1,000	479,900 00
	1	500	
	4	100	
Trenton Horse Car Railroad, 7 per cent	10	500	5,400 00
	4	100	
Warren and Franklin Railroad First Mortgage, 7 per cent	306	1,000	486,000 00
	380	500	
Western Pennsylvania Railroad First Mortgage, 6 per cent	10	1,000	10,000 00
Western Pennsylvania Railroad General Mortgage, 7 per cent	1,200	1,000	1,200,000 00
Western Pennsylvania Railroad Branch, 6 per cent	193	1,000	288,000 00
	131	500	
	295	100	
Total			\$44,167,800 00

LIST OF STOCKS OWNED BY THE PENNSYLVANIA RAILROAD COMPANY DECEMBER 31, 1879.

Number of shares.	Name of security.	Rate.	Par value.
25,000	Allegheny Valley Railroad	\$50	\$1,250,000
9,000	American Steamship Company	100	900,000
3,682	Bald Eagle Valley Railroad	50	184,100
60,852	Baltimore and Potomac Railroad	50	3,042,600
300	Bell's Gap Railroad	50	15,000
3	Car Trust of Pennsylvania	1,000	3,000
666	Camden and Philadelphia Steamboat Ferry Company	50	33,300
6,527	Chartier's Railway	50	326,350
22,000	Cleveland, Mount Vernon, and Delaware Railroad, Common	50	1,100,000
25,548	Connecting Railway	50	1,277,400
5,286	Cresson Springs Company	25	132,150
4,744	Cumberland Valley Railroad, Preferred	50	237,200
19,516	Cumberland Valley Railroad, Common	50	975,800
6,036	Charlotte, Columbia, and Augusta Railroad	100	603,600
10,391	Columbus and Xenia Railroad	50	519,550
18	East Brandywine and Waynesburg Railroad	50	900
9,220	Frederick and Pennsylvania Line Railroad, Preferred	50	461,000
9,900	German town and Chestnut Hill Railroad, first instalment	50	49,500
1,529	Junction Railroad	50	76,450
19,217	Jefferson, Madison, and Indianapolis Railroad	100	1,921,700
1,000	Keystone Hotel Company	100	100,000
21,000	Lewisburg and Tyrone Railroad	50	1,050,000
53	Lewistown and Tuscarora Bridge Company	20	1,060
8,488	Little Miami Railroad	50	424,400
9,013	Louisville Bridge Company	100	901,300
5,000	Lock Haven and Clearfield Railroad, first instalment	50	25,000
16,667	Mineral Railroad and Mining Company, first instalment	50	805,000
8,050	Newport and Cincinnati Bridge Company, Preferred	100	33,334
48,420	Northern Central Railway	50	2,421,000
32,000	North Western Ohio Railway	50	1,600,000
5,000	New Jersey Warehouse and Guarantee Company, first instalment	50	12,500
70,343	Pennsylvania Canal Company	50	3,517,150
7,351	Pennsylvania Steel Company	100	735,100

160,000	Pennsylvania Company, Preferred	50	8,000,000
59,900	Pennsylvania Company, Common	50	2,990,000
31,636	Philadelphia and Erie Railroad, Common	50	1,581,800
48,000	Philadelphia and Erie Railroad, Preferred	50	2,409,000
250	Philadelphia and Merion Railroad, first instalment	1,250	1,250
80	Philadelphia and Southern Mail Steamship Company	125	10,000
7,074	Pittsburgh, Fort Wayne, and Chicago Railway, Special Guaranteed	100	707,400
60,000	Pittsburgh, Cincinnati, and St. Louis Railway, Preferred	50	3,000,000
8,100	Pittsburgh, Virginia, and Charleston Railroad	50	405,000
59,149	Pennsylvania Railroad	50	2,957,450
96	Railway Car Trust of Pennsylvania	1,000	96,000
1	Railway Equipment Trust of Pennsylvania	1,000	1,000
3,551	River Front Railroad, first instalment	50	17,755
7,699	South West Pennsylvania Railway	100	384,950
8,370	St. Louis, Vandalia, and Terre Haute Railroad, first Preferred	50	837,100
43,804	Summit Branch Railroad	50	2,190,200
18,250	Susquehanna Coal Company	100	1,826,000
3,500	Susquehanna and Clearfield Railway, first instalment	17,500	17,500
20,000	Sunbury, Hazleton, and Wilkesbarre Railway	50	1,000,000
20,000	Tyrone and Clearfield Railway	50	1,000,000
6,000	United New Jersey Railroad and Canal Company	100	600,000
19,861	Western Pennsylvania Railroad	50	993,050
1,551	West Jersey Railroad, \$ 35 per share paid	50	54,285
3,300	West Chester Railroad	50	165,000
	Total		\$55,976,184

S U M M A R Y .

Par value of bonds	\$44,167,800 00
Par value of stocks	55,976,184 00
	<hr/>
Cost as per general account	\$100,143,984 00
	<hr/>
	\$65,481,682 85

ADMINISTRATIE-KANTOOR

VAN

AMERIKAANSCHÉ

SPOORWEGWAARDEN

(Administration of American Railroad Securities).

AFDEELING:

AANDEELEN PENNSYLVANIA SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

Directeuren berigten dat zij eene afdeling geopend hebben met het doel de aandeelen in bovengenoemde Spoorweg-Maatschappij over te nemen en daartegen Certificaten aan toonder uit te geven, op den voet en volgens voorwaarden, vervat in het Reglement van hun Kantoor van Administratie dd. 29 September 1868, doch met wijziging der onkosten van afgifte en rojement der Certificaten, welke voor deze afdeling zullen bedragen respectivelijk 1 pCt. en 1/4 pCt, voor de Certificaten van 20 en 10 aandeelen en 1 1/2 pCt. en 1/4 pCt. voor die van 2 aandeelen (ieder aandeel is groot \$ 50).

Directeuren van het Administratie-kantoor voornoemd

WERTHEIM & GOMPERTZ.

WESTENDORP & C^o

F. W. OEWEL.

AMSTERDAM, November 1880.

NOTA.

Het **Administratie-Kantoor van Amerikaansche Spoorwegwaarden**, onder directie van de Heeren **WERTHEIM & GOMPertz**, **WESTENDORP & Co.** en **F. W. OEWEL** heeft de eer bij het openen hunner administratie van de Aandeelen **Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij** het volgende te berichten :

De **Pennsylvania Spoorweg** is een van de oude Spoorwegen in de Vereenigde Staten. De **Maatschappij** ontving haar Charter 13 April 1846 en hare hoofdlijn tusschen de steden **Philadelphia** en **Pittsburg** kwam in Februari 1854 in exploitatie.

De **Maatschappij** behoort tot de weinigen die van den aanvang af goede resultaten voor hare aandeelhouders hebben opgeleverd.

Door de **Spoorwegpaniek** van 1873 overvallen, juist toen aan het mijntal door huur, of aankoop van aandeelen in aansluitende Spoorwegen groote uitbreiding was gegeven, werd met medewerking van de Engelsche aandeelhouders, door een commissie van onderzoek op het einde van 1874 een zeer uitgebreid verslag uitgebracht, waaruit bleek, dat de **Maatschappij** aan hare aandeelhouders van 1853 tot 1873, zijnde een tijdvak van 20 jaren, gemiddeld jaarlijks 9⁹/₁₀ pCt. had uitgekeerd en niettegenstaande de toen geleden verliezen, krachtiger was dan ooit. Na 1873 waren de dividenden als volgt; in 1874 10 pCt., 1875 8 pCt., 1876 8 pCt., 1877 3¹/₂ pCt., 1878 2 pCt., 1879 4¹/₂ pCt. De **Scrip** dividenden zijn geweest als volgt: Mei 1864 30 pCt., Mei 1867 5 pCt. Mei 1868 5 pCt. De lage tarieven der laatste jaren waren oorzaak dat de **Maatschappij** slechts weinig dividend kon uitkeeren. Intusschen heeft zij groote afschrijvingen gedaan op **Spoorwegaandeelen** en **Obligatiën** van twijfelachtige waarde in haar bezit, en zag hare reserve van \$ 2.347.382 op 31 December 1877 vermeederen tot \$ 4.181.073 op 31 December 1879.

De ontvangsten op hare lijnen oostelijk en westelijk van **Pittsburg** en **Erie**, waarin begrepen zijn de lijnen onder beheer van hare **exploitatie-Maatschappij** onder den naam van **Pennsylvania Company** (welke laatste alle lijnen westelijk van **Pittsburg** omvat) waren :

	1878.	
Bruto	\$ 60.362.575	\$ 55.426.962
Exploitiatiekosten . . . »	» 35.639.794	» 33.611.034
Netto Ontvangsten . .	\$ 24.722.781	\$ 21.815.928
De ontvangsten op de hoofdlijn, branches en gehuurde lijnen waren :		
1877. 1055 mijlen,	1878. 1055 mijlen,	1879. 1092 mijlen.
Bruto \$ 18.983.456	\$ 20.317.140	\$ 21.743.628
Netto » 8.232.317	» 9.396.037	» 9.992.007

De bruto ontvangsten over de eerste negen maanden waren in:

1880.

1879.

\$ 30.254.613 » \$ 24.522.211

Bij deze laatste cijfers moet worden opgemerkt dat daaronder begrepen zijn ontvangsten die niet tot de hoofdlijn en branches behooren.

Het Aandeelen Kapitaal der Maatschappij bedraagt \$ 68.870.200; de aandeelen zijn groot \$ 50.

De algemeene inkomstenrekening voor de jaren 1878 en 1879 op 31 December 1879 is als volgt:

Zuivere winst op den Pennsylvania-Spoorweg en branches. \$ 7.482.480

Af verlies op de New Jersey divisie \$ 939.889

Voorschotten aan Maatschappijen Oos-

telijk van Pittsburg. » 802.781 » 1.742.670

\$ 5.739.810

Betalingen aan Amortisatiefond » 600.000

» Geconsolideerde leening Amortisatiefonds. » 243.460 » 843.460

\$ 4.896.350

4¹/₂ pCt. dividend aan Aandeelhouders in 1879. » 3.099.159

\$ 1.797.191

Bij saldowinst 31 Dec. 1878. » 4.057.816

\$ 5.855.007

Bij gerealiseerd bedrag van oude rekeningen. » 122.840

\$ 5.977.847

Af Geconsolideerde Bonds ingetrokken in 1878. • \$ 100.000

» Betaald tot aankoop van waarden in gehuurde lijnen. » 100.000

Afschrijving op Aandeelen en Obligatiën in bezit

der Maatschappij » 1.596.774 » 1.796.774

\$ 4.181.073

De Maatschappij heeft ongeveer 6000 mijlen spoorweg onder haar beheer of contrôle, vertegenwoordigende een bedrag van omtrent \$ 400.000.000. De verslagen der Maatschappij bevatten uitgebreide opgaven, te veel om hier in bijzonderheden te vermelden. Genoeg zij het nog te zeggen dat men voortaan van de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij weder grooter dividenden mag verwachten. De Aandeelen en Obligatiën, welke de Maatschappij thans nog in andere Maatschappen bezit, zijn op de laatste balans aangenomen op eene waarde, die vrij zeker geen verdere afschrijving doet verwachten. Het dividend van Mei 1880 was 3 pCt., dat van Nov. 1880 4 pCt.