



Aan de houders van 1e hypotheek-obligatiën der Central Pacific Spoorweg-Maatschappij : naar eene brochure van de heeren Fisk & Hatch ...

<https://hdl.handle.net/1874/234457>

1071
mm 10857
Am. sp. 6

AAN DE HOUDERS

VAN

1^e HYPOTHEEK-OBLIGATIËN

DER

Central Pacific Spoorweg-Maatschappij,

NAAR EENE BROCHURE VAN DE HEEREN

FISK & HATCH,

Finantiële Agenten der Maatschappij te New York,

DOOR

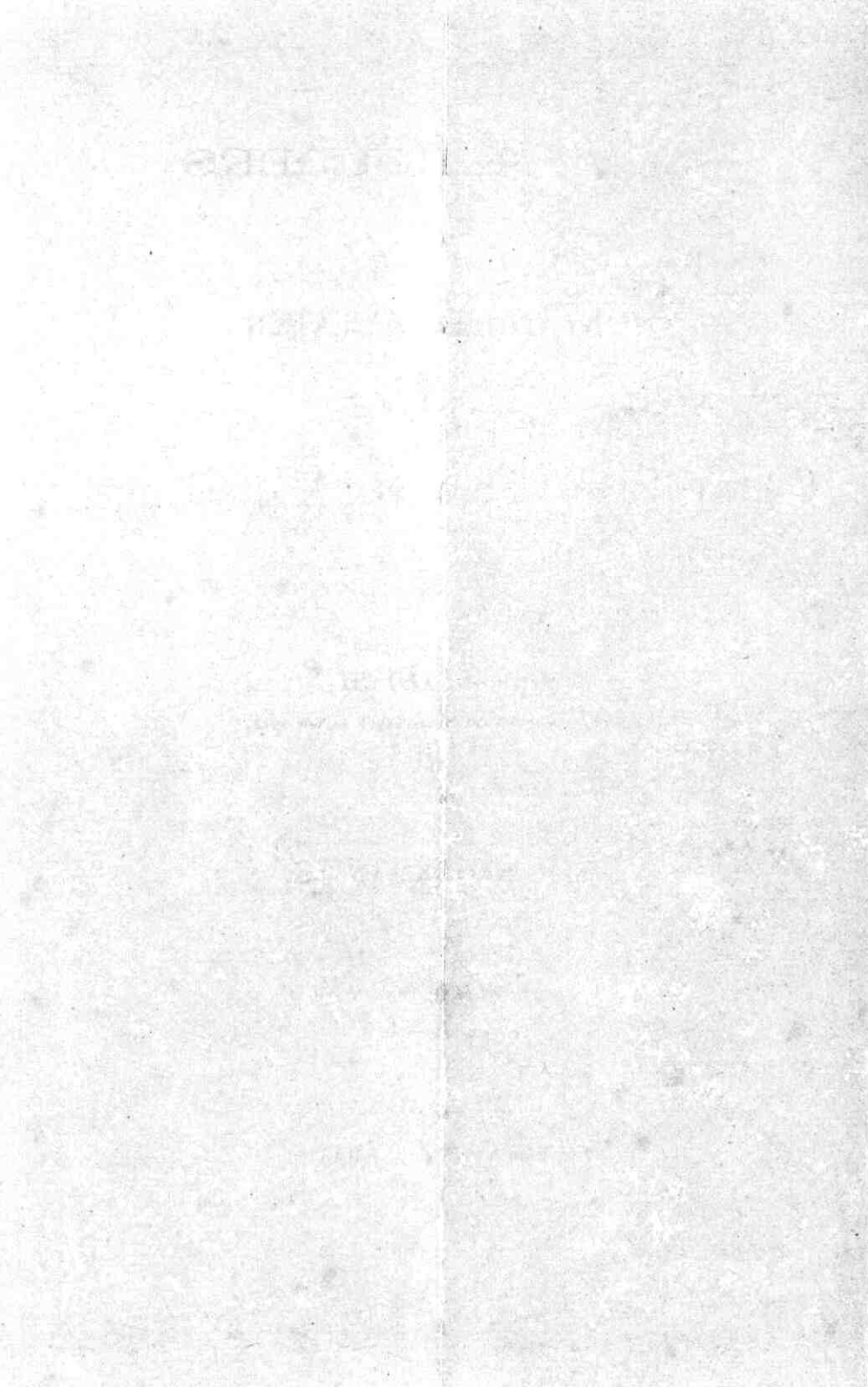
J. H. BROEKMAN JR.



AMSTERDAM,

ELLERMAN & HOITSEMA.

April 1871.



AAN DE HOUDERS

VAN

1^e HYPOTHEEK-OBLIGATIËN

DER

Central Pacific Spoorweg-Maatschappij,

NAAR EENE BROCHURE VAN DE HEEREN

FISK & HATCH,

Finantiële Agenten der Maatschappij te New York,

DOOR

J. H. BROEKMAN JR.



AMSTERDAM,

ELLERMAN & HOITSEMA.

April 1871.

De Heeren FRISK & HATCH, Financiële Agenten der Central Pacific Spoorweg-Maatschappij van Californië te New York, hebben den 2^{den} Januarij j.l. weder eenige zeer belangrijke mededeelingen gedaan aangaande den toestand, de hulpbronnen en vooruitzigten dezer Maatschappij, waarvan de volgende bladzijden den hoofdzakelijken inhoud bevatten.

Eene opgave van het bedrag der reeds uitgegeven Eerste Hypotheek-Obligatiën, werd ons op onze aanvraag door bovengenoemde Heeren in hun schrijven van den 18 Maart 1871, bereidwillig

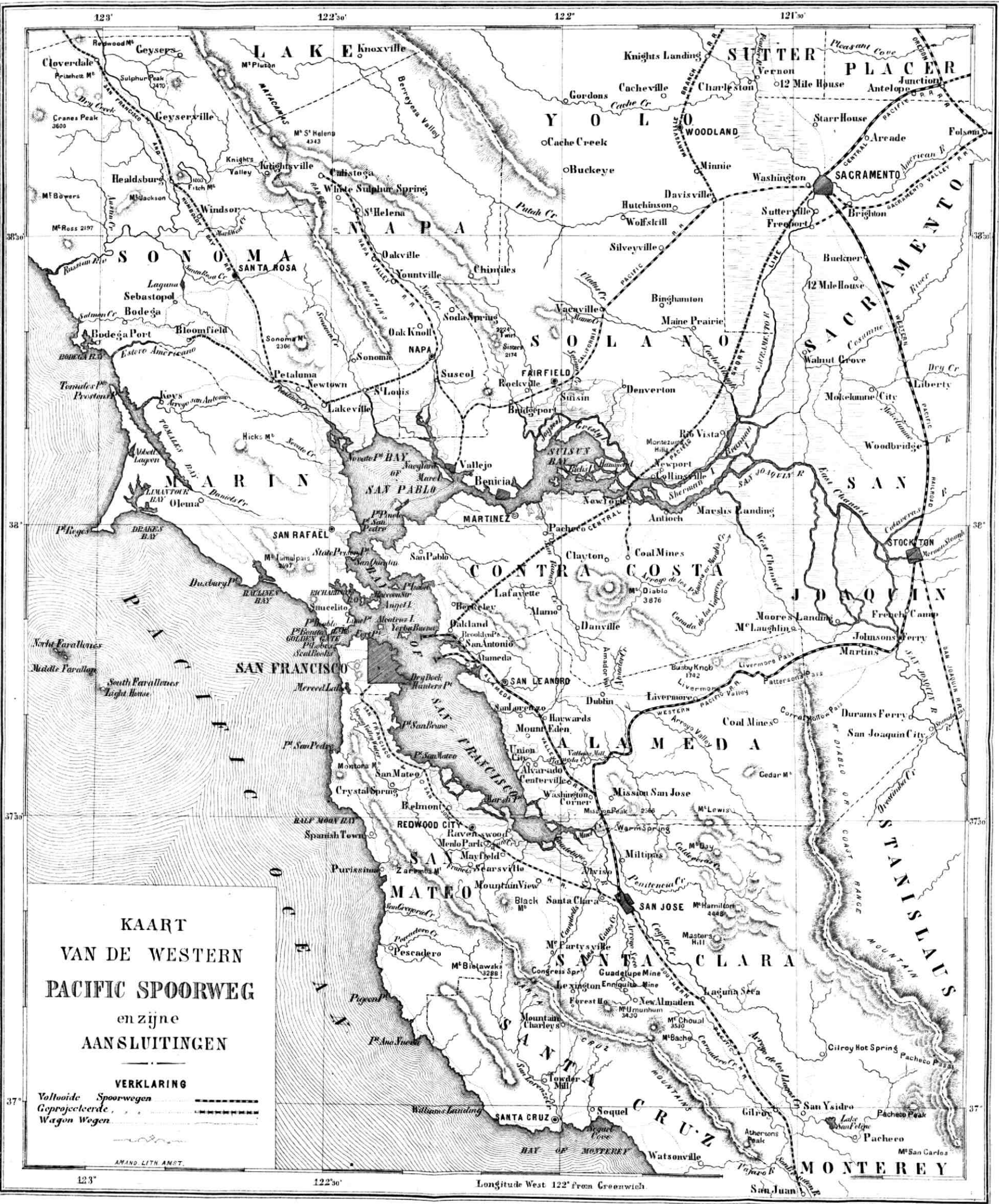
gegeven, terwijl zij er nog een gespecificeerden staat der betaalde rentebedragen bijvoegden.

Een en ander vindt men op bladz. 8.

Uit deze opgaven blijkt dat de Central Pacific Spoorweg-Maatschappij, die bevoegd is hare Eerste Hypotheek-Obligatiën uit te geven tot een bij de wet vastgesteld maximum van \$ 26.010.000, op 1^o Januarij 1871 nog circa \$ 2.800.000 ter plaatsing beschikbaar had, welk bedrag sedert dien tijd aanzienlijk verminderd is.

De hierachter geplaatste twee Kaarten geven een overzicht, zoowel van de Hoofdlijn van den Central Pacific Spoorweg en zijne Oostelijke verbindingen, als van den Western Pacific en aansluitende lijnen in den Staat Californië.





KAART
 VAN DE WESTERN
 PACIFIC SPOORWEG
 en zijne
 AANSLUITINGEN

VERKLARING

- Voltooidde Spoorwegen
- Geprojecteerde
- Wagon Wegen

AMANO. LITH. AMST.

Longitude West 122° from Greenwich

Men zal zich herinneren dat de Central Pacific Spoorweg als voltooide doorvoerlijn in 1869 ongeveer acht maanden in exploitatie is geweest, daar de aansluiting van den Central Pacific met den Union Pacific Spoorweg den 10^{en} Mei van dat jaar tot stand kwam.

Bij het einde van het eerste *geheele* jaar, dat de Central Pacific in volle exploitatie is geweest, zijn wij in staat gesteld aan hen die belang hebben bij den bloei der Maatschappij, te kunnen berigten dat de ontvangsten over het jaar 1870 \$ 7.983.515 hebben bedragen, waarvan na aftrek van 50 pc. Exploitatiekosten circa \$ 4.000.000 Netto zal overblijven, zijnde Bruto \$ 2.313.000 en Netto \$ 1.300.000 meer dan in 1869.

Volgens gematigde en zorgvuldig naar vertrouwbare

gegevens opgemaakte ramingen, is het te verwachten dat de Ontvangsten in 1871 \$ 10.000.000 zullen te boven gaan.

De volgende tabel toont aan de Bruto-Ontvangsten, Exploitatie-kosten en Netto-Ontvangsten per maand van 1 Januari tot 31 December 1870.

	Bruto- Ontvangsten.	Exploitatie- Kosten.	Netto- Ontvangsten.
Januarij. . . .	\$ 413.104.41	\$ 360.919.08	\$ 52.185.33
Februarij . . .	394.176.47	320.858.43	73.318.04
Maart	488.331.92	289.471.31	198.860.61
April	633.758.06	327.584.05	306.174.01
Mei	768.719.77	324.848.54	443.871.23
Juni	729.274.46	322.865.88	406.408.58
Julij	783.099.64	338.003.61	445.096.03
Augustus . . .	807.815.68	370.374.40	437.441.28
September. . .	777.183.48	356.348.37	420.835.11
October	828.447.09	398.491.28	429.955.81
November. . .	746.800.00	325.800.00	421.000.00
December . . .	612.805.00	325.000.00	225.000.00
	<u>\$ 7.983.515.98</u>	<u>\$ 4.060.564.95</u>	<u>\$ 3.860.146.03</u>

De toename en ontwikkeling van het verkeer over den weg, gedurende den aanleg en sedert zijne openstelling voor den doorvoer in Mei 1869, blijkt uit de volgende tabel van de Maandelijksche Ontvangsten van vier jaren van af 1 Januari 1867 tot 31 December 1870.

	1867.	1868.	1869.	1870.
Januarij	\$ 38.169	\$ 64.463	\$ 212.604	\$ 413.104
Februarij	51.831	86.937	218.982	394.176
Maart	60.029	81.396	391.308	488.332
April	81.156	96.481	485.048	633.758
Mei	95.828	106.835	568.270	768.720
Junij	121.702	164.729	556.080	729.274
Julij	174.812	259.590	532.657	783.099
Augustus	181.297	251.832	511.854	807.815
September	200.550	262.770	609.788	777.183
October	212.109	296.422	579.642	828.447
November	128.166	286.562	535.366	746.800
December	75.871	342.744	467.659	612.805
Totaal	\$ 1.421.525	\$ 2.300.767	\$ 5.670.882	\$ 7.983.515

De onderstaande tabel geeft de Bruto-Ontvangsten en Exploitatie-Kosten aan, als ook het getal mijlen in Exploitatie van 1865 tot en met 1870.

	Mijlen in Exploitatie.	Bruto- Ontvangsten.	Exploitatie- Kosten.
1865	31 tot 56	\$ 401.941 92	\$ 121.669 53
1866	56 " 94	864.917 57	200.710 61
1867	94 " 137	1.470.653 50	330.913 33
1868	137 " 468	2.300.767 17	843.166 54
1869	468 " 742	5.670.822 25	2.993.523 19
1870	742 " 900*)	7.983.515 98*)	4.060.564 95
Totaal		\$ 18.692.618 39*)	\$ 8.550.548 14

*) Met inbegrip van den Western Pacific, 158 mijlen, geconsolideerd met den Centraal Pacific in Juni 1870.

De volgende tabel toont aan, de Netto-Ontvangsten, Intrestbetalingen en het Batig Saldo van ieder jaar gedurende hetzelfde tijdvak.

	Netto- Ontvangsten.	Intrest op uitgegeven Hypotheek- Obligatiën.	Meerder bedrag der Netto- Ontvangsten, dan de Intrest.
1865	\$ 280.272 39	\$ 102.111	\$ 178.161
1866	664.206 96	125.380	538.826
1867	1.139.740 17	277.140	862.600
1868	1.457.600 63	995.010	462.590
1869	2.677.299 06	1.084.350	1.592.949
1870	3.860.146 03	1.596.060	2.264.086
	<u>\$ 10.079.265 24</u>	<u>\$ 4.180.051</u>	<u>\$ 5.899.212</u>

Het bedrag der verkochte 1^e Hypotheek Obligatiën was als volgt:

30 Juni	1869	\$ 15.874.000
31 December	„	„ 16.771.000
30 Juni	1870	„ 21.326.000
31 December	„	„ 23.242.000

De volgende staat toont de bedragen aan waaruit het totaal der rente is zaïngesteld.

	Intrest op 7 pc. Bonds.	Intrest op CP 1 ^e Hyp.Obl.	Intrest op WP 1 ^e Hyp.Obl.	Totaal bedrag der betaalde Intrest.
1865. .	\$ 102.111	—	—	\$ 102.111
1866. .	103.810	\$ 21.570	—	125.380
1867. .	105.000	172.140	—	277.140
1868. .	105.000	890.010	—	995.010
1869. .	105.000	979.350	—	1.084.350
1870. .	105.000	1.337.040	\$ 154.020	1.596.060

De leening der 7 pc. Obligatiën waarvan de rente

in de eerste kolom aangewezen wordt is groot \$ 1.500.000, aflosbaar in 1882.

Uit de voorgaande staten blijkt, dat de Centraal Pacific in zes jaren meer dan Netto \$ 10.000.000 ontvangen heeft, dat de rentebetalingen gedurende dien tijd hebben bedragen \$ 4.000.000, zoodat er een surplus van \$ 6.000 000 overblijft, terwijl de weg gedurende dien tijd vier en een half jaar in aanbouw was, derhalve zonder transito-vervoer, en in de eerste drie jaren met minder dan honderd mijlen in exploitatie. Van de ontvangsten over 1870, spruiten 65 pc. voort uit lokaal vervoer, een feit hetwelk bewijst dat de Centraal Pacific, onafhankelijk van den doorvoer, in zichzelf bestaan kan en winstgevend is, en dat de Netto-Ontvangsten van het lokaal vervoer alleen meer dan toereikende zijn om al de rente op de Obligatiën te betalen.

Het Materieël enz. van de Maatschappij bleef hoofdzakelijk als in het vorig jaar en was toen als volgt:

130 Passagiers-Rijtuigen kostende. . .	\$	544.400.—
21 Slaapwagens.	„	262.500.—
160 Locomotieven.	„	2.240.000.—
25 Bagage-, Postdienst- en Express- wagens.	„	62.500.—
3572 Vrachtwagens.	„	3.214.800.—
Machines, Werkplaatsen, Stations, enz. „		1.050.000.—
		<hr/>
	\$	7.374.200.—

Het materieël zooals daarin voorzien was tot op 1 Januari 1870, was zoo voldoende en in uitmuntenden toestand, dat het niet noodig was tot wezenlijke vermeerdering over te gaan.

De landerijen der Maatschappij beginnen reeds een belangrijke bron van inkomsten te worden, doch aangezien zij spoedig in waarde toenemen, heeft de Maatschappij tot nu toe geene bijzondere schikkingen getroffen om ze te verkoopen.

De ontwikkeling van de hulpbronnen, die de Maatschappij in hare groote en belangrijke landschenking bezit, is vooralsnog slechts in haar begin. Alhoewel het niet mogelijk is, met juistheid eene raming te maken van hare waarde, is het toch nu reeds met zekerheid te voorzien, dat zij ruim het hunne zullen bijdragen om de Maatschappij rijk en krachtig te doen zijn.

De reparatiën en verbeteringen — onafscheidelijk aan alle nieuwe wegen in de eerste jaren verbonden — zijn duurzaam en onbekrompen tot stand gebragt; bevoegde en onpartijdige deskundigen verklaren dat de weg een der soliedst gebouwde en best beheerde spoorwegen van Amerika is.

In het afgelopen jaar zijn eenige belangrijke overeenkomsten gesloten, waarvan de gevolgen slechts voordeelig voor de Maatschappij kunnen zijn.

Eene consolidatie tusschen den Centraal Pacific Spoorweg en den Western Pacific kwam in Juni 1870 tot stand; hierdoor verkreeg de Maatschappij eene directe verbinding tot *Oakland*, en door stoomferrybooten over de baai van *San Francisco*, met de stad zelve. Over de zijtak van den Western Pacific verkreeg zij eenen weg naar *San José*, derhalve in directe verbinding met den Southern Pacific Spoorweg, die van *San Francisco* uitgaande via *San José* en *Gilroy* in zuidelijke rigting verder gebouwd wordt, en reeds gedeeltelijk in exploitatie is. De Hoofdlijn strekt zich nu uit van *Ogden City* aan het groote zoutmeer tot *San Francisco*, een afstand van 900 mijlen.

De lijn van den Western Pacific heeft eene lengte van 158 mijlen met 19 stations, de weg is mede soliede gebouwd en van het noodige materieël goed voorzien; hij loopt door de meest bevolkte streken van Californië en verbindt de steden *Sacramento*, *Stockton*, *San Francisco* en *San José*, heeft gronden langs het water die groote waarde hebben, alsmede groote werven magazijnen en booten. De gezamenlijke bezittingen der Western Pacific Spoorweg Maatschappij hebben volgens matige berekening eene waarde van \$ 12.000.000; hare 1^e Hypotheek door de Central Pacific overgenomen is slechts \$ 2.735.000 *).

*) H. v. Poor's Manuel geeft de volgende opgaven van den Western Pacific: Geauthoriseerd Actiën Kapitaal \$ 10.000.000, gefourneerd \$ 7.900.000, Totaal der Schulden \$ 2.808.290, uitgegeven voor constructie \$ 12.347.332.

Sedert de consolidatie zijn circa \$ 1.000.000 besteed tot verbetering van de aanlegplaatsen, werven en magazijnen te *Oakland*, die nu onder de grootste en duurzaamste werken van die soort in Amerika kunnen gerangschikt worden.

Door deze Consolidatie blijven de regten der houders van Eerste Hypotheek Obligatien van den Western Pacific onaangeroerd, de waarde van het onderpand wordt er door verhoogd, terwijl de rentebetaling en aflossing verder verzekerd door eene veel grootere en machtiger Maatschappij.

In Augustus 1870 had een tweede consolidatie plaats en werden de San Francisco, Oakland, en Alameda, de Californië en Oregon, en de San Joaquin Valley Spoorweg Maatschappij mede in den Central Pacific opgenomen en vereenigd, waardoor de laatste inderdaad de contrôle verkreeg over de belangrijkste zich naar alle richtingen uitstreckende Spoorweglijnen van den Staat Californië.

Nog heeft de Central Pacific Spoorweg Maatschappij door hare ingenieurs een onderzoek doen instellen naar, en opmeting bevolen van het terrein, tusschen *Sacramento* en *Oakland*, om eventueel over te gaan tot het bouwen eener Air line tusschen beide steden, met eene brug over de Sacramentorivier aan het einde der baai.

De San Francisco, Oakland, en Alameda Spoorweg is een van de sleutels tot het eindstation der hoofd en aansluitende lijnen van den Central Pacific en heeft

als zoodanig grootere waarde dan de andere. Door zijne gunstige ligging langs het water, stoombootpriviliëën en drie stoomferrybooten, verschaft hij vele gemakken, en heeft bovendien nog andere regten en priviligiëën. De gezamenlijke waarde van de bezittingen dezer Maatschappij is minstens \$ 5.000.000, daarentegen bedragen hare schulden slechts \$ 1.500.000.

De lijn van den Californië en Oregon Spoorweg beginnende aan de hoofdlijn van den Central Pacific bij *Roseville (Junction)* 16 mijlen oostenlijk van *Sacramento*, loopt via *Marysville* in noordelijke rigting door het rijke en vruchtbare dal van de Sacramento Rivier, naar de Oregon grenslijn en zal de natuurlijke verbinding zijn met *San Francisco*, voor eene groote uitgestrektheid land in noordelijk Californië en Oregon, waar eene snelle toename van bevolking plaats heeft. De weg is nu gereed en in exploitatie tot *Tehama*, eene afstand van 107 mijlen; op het verdere gedeelte is reeds veel werk verrigt; een en ander heeft met het ijzer voor 50 mijlen en andere voorhanden zijnde en betaalde materialen, enz., \$ 6.500.000 gekost.

De weg zal voltooid circa 312 mijlen lang zijn. Er is eene landschenking van het Gouvernement der Vereenigde Staten aan verbonden van 12.800 acres per mijl, of in het geheel nagenoeg 4.000.000 acres; het zijn voor het grootste gedeelte zeer vruchtbare gronden, die voor dadelijke bebouwing vatbaar worden, naarmate de Spoorweg zich verder uitstrekt.

De Californië en Oregon Branch zal wanneer zij geheel in exploitatie gebragt is, met inbegrip der landerijen eene waarde hebben van circa \$ 30.000.000. Hare ontvangsten beloven zeer groot te zullen zijn. Tot nu toe zijn geene Obligatiën van dezen weg aan de markt gebragt.

De San Joaquin Spoorweg staat in dezelfde verhouding tot de hoofdlijn naar het zuiden als de Californië & Oregon naar het noorden. De lijn begint aan de hoofdlijn nabij *Stockton* en loopt 290 mijlen in bijna regt zuidelijke rigting, door de groote Valley der San Joaquin Rivier. Van dezen weg zijn 25 mijlen gereed, die, met de reeds uitgevoerde werken op verschillende punten van de lijn \$ 1.500.000 gekost hebben; hij is geheel onbezwaard.

Al deze consolidatiën zijn van groote waarde voor de toekomst der Centraal Pacific Spoorweg Maatschappij. Zij verzekeren eenheid van belangen en werkzaamheid, maken de exploitatie gemakkelijk en zijn een waarborg voor de goede verstandhouding met de andere Maatschappijen, aan wier lijnen de hare aansluiten.

Daarenboven verhoogen zij de waarde en de zekerheid der Obligatiën van de geconsolideerde Maatschappijen.

De San Joaquin Valley ten zuiden, en de Sacra-

mento Valley ten noorden van de hoofdlijn vormen, met de Willamette Valley in Oregon, die groote uitgestrektheid land, tusschen het kustgebergte en de ontzaggelijke Sierra Nevada, welke te regt de tuin van de westelijke helft der Vereenigde Staten genoemd wordt. Aan de westzijde beschut door het kustgebergte en aan de Oostzijde door de Sierra Nevada, is het klimaat alhoewel over hunne lengte zeer verschillend nogthans uitmuntend; de gemiddelde breedte is circa 100 mijlen; zij bevatten de grootste en de meest onafgebroken oppervlakte vruchtbaar land, dat ten westen van het Rotsgebergte gevonden wordt, en hoewel onvoldoende voorzien van de noodige vervoermiddelen om de producten ter markt te brengen, zijn zij reeds beroemd geworden, zoowel door hunne uitgestrekte tarwevelden, als door de overvloed van het beste graan, waarmede hun malsche bodem de minste poging van den zaaijer beloont.

In deze maagdelijke valleijen strekt de Central Pacific Spoorweg Maatschappij hare vertakkingen spoedig en voortdurend verder uit, ten einde de schatten te vergaderen die zij haar aanbieden, om die zoowel oostelijk als westelijk in de graanschuren der wereld over te brengen.

Er zijn echter nog andere bijzonderheden die grooten invloed uitoefenen op het algemeen verkeer over

den weg, van welke in de eerste plaats genoemd moet worden het toenemende vervoer van erts, uit de mijnen van Californië en Nevada, dat nu per Spoor naar het oosten of naar *San Francisco* gezonden wordt om gesmolten te worden. De meer gemakkelijke communicatie, die de Spoorweg heeft doen ontstaan in de Bassins van het groote Zoutmeer en Nevada, hebben aangespoord tot het aanleggen van zijtakken en gewone wegen die op hunne beurt weder talrijke mijnen onder het bereik gebragt hebben, om met gunstigen uitslag geëxploiteerd te worden, of de reeds in exploitatie zijnde, in staat stellen, om het delven van edelmetaal meer voordeelen te doen afwerpen; hoewel nu reeds maandelijks 1500 ton erts oostelijk en westelijk over den weg vervoerd wordt, is het er echter nog verre van af dat de volle invloed der Spoorwegen op de mijn-productie nu reeds gevoeld wordt. De Maatschappij stelt zich voor, wanneer eenmaal de smeltovens vermeerderd zullen zijn naar de behoefte, 1000 ton erts per dag te zullen vervoeren.

De Centraal Pacific Maatschappij is in schikking getreden met de Pacific Mail Stoomboot Maatschappij, waardoor eene belangrijke vermeerdering te verwachten is in het vervoer van reizigers en goederen van en naar China en Oost-Indië. Het jaar 1871 zal zonder twijfel kunnen getuigen van eene belangrijke toename in het passagiersverkeer over den weg.

De steden langs het Californische gedeelte van de lijn nemen gestadig in bevolking toe *).

De vrees voor Indianen of langdurig en gevaarlijk oponthoud in de bergpassen, verdwijnt gaandeweg, door de verklaringen van hen, die de reis gemaakt hebben, en die eenstemmig van hare geriefelijkheid getuigen. De publieke opinie begint zich te gewennen aan het denkbeeld van een Spoorwegreis van Oceaan tot Oceaan over eene lengte van 3.300 mijlen; (eene zaak die nog geen twee jaren geleden door velen onder de onmogelijkheden gerekend werd,) en menigeen maakt nu plan voor eene reis van *New York* naar *San Francisco* het zij voor zaken of voor pleisier, die er toen zelfs niet aan wilde denken.

*) De *San Francisco Bulletin* deelt de census opgaven mede van de steden van Californië, waarvan de volgende langs de lijnen der Maatschappij gelegen zijn.

	Bevolking 1860.	Bevolking 1870.
San Francisco	56.802	150.351
Sacramento.	13.785	16.298
Oakland	1.553	11.104
Stoekton	3.670	10.033
San José.	4.579	9.091
Grass Valley.	3.740	7.066
Marysville	4.740	4.375
Chico.	1.482	3.718

De bevolkingstoename van de steden langs de lijn door Nevada en Utah sedert hare opening toont nog grootere proportiën aan. De geheele bevolking volgens census opgaven was:

	1860.	1870.
Nevada.	6.800	42.636
Utah.	40.273	86.786

De ondervinding van het laatste jaar heeft bewezen dat de reis bijna met dezelfde naauwkeurigheid kan berekend en gemaakt worden, als die van *New York* naar *Boston*, en dat zelfs in den winter, niettegenstaande de sneeuw in de bergstreken, waarvoor zoo veel vrees bestond, en waarvan zoo veel ongelukken voorspeld werden, het gezamenlijk oponthoud van reizigers en van mails in verhouding tot de doorreide afstand geringer was, dan het oponthoud tusschen *New York* en *New Haven* (circa 77 mijlen) ondervonden.

Uit het jongste verslag van den Directeur Generaal der Posterijen blijkt, dat van de doorgaande mails tusschen *New York* en *New Orleans* over de westelijke route slechts 34 pCt. op den bepaalden tijd aankwam, terwijl van de doorgaande mails van *San Francisco* naar *New York* 80 pCt. binnen den vastgestelden tijd vervoerd werd.

Het gemiddelde oponthoud over 1870 in het transport der mails tusschen *New York* en *New Orleans* over de Zuidwestelijke route was 10 uur 30 minuten, terwijl het transport der mails over den Pacific Spoorweg een gemiddeld oponthoud aantoonde van 1 uur en 14 minuten.

De waarde en het belang van den Pacific Spoorweg, zoowel voor het Gouvernement als voor de bevolking der Vereenigde Staten is niet te bepalen en kan moeilijk met juistheid geschat worden.

De Pacific Spoorweg heeft de plaats ingenomen van een staand leger, dat tot dusverre op de grenzen der groote vlakten en onderhoorigheden (Territoriën) moest worden onderhouden ter bescherming der emigranten, zoowel als ter bewaking van de Indiaansche stammen. Zulke legers en wachtposten in de schier onbewoonde binnenlanden kosten enorme sommen, voornamelijk door de gebrekkige middelen van vervoer.

Het wapengekletter heeft plaats gemaakt voor het vreedzame gefluit van den locomotief. Vrouwen en kinderen rijden nu zonder angst of vrees daar, waar voor nog slechts weinige jaren de stoutmoedigste pionier naauwelijks zijne schreden durfde zetten, en waar de weg van den Missouri Rivier naar Californië aangeduid werd door de ruwe begraafplaatsen of onbegraven beenderen van emigranten, die daar vermoord zijn geworden.

De geldelijke besparing van het Gouvernement, door het bestaan van den Pacific Spoorweg verkregen, is zeer belangrijk. Van af den tijd dat Californië begon bevolkt te worden, tot aan de openstelling van den Pacific Spoorweg, waren de kosten van vervoer der mails van en naar de Pacific kust zeer aanzienlijk, en gedurende het laatste jaar, dat de weg in aanbouw was, bedroegen de kosten van transport der mails tusschen de elkander naderende lijnen van de Central en Union Pacific Spoorweg Maatschappijen, volgens contract met de Expeditie-Maatschappij *Wells*

Fargo & Co nog de som van \$ 1.700.000. Nu bij een mail transport, dat minstens tienmaal meer bedraagt, zijn de kosten minder dan \$ 600.000 per jaar.

Gedurende vele jaren waren de kosten voor vervoer van Militairen, proviand enz., naar het binnenland van \$ 7.000.000 tot \$ 20.000.000 's jaarlijks. Nu zullen zij waarschijnlijk \$ 3.000.000 niet te boven gaan.

Volgens de wetten door het Congres vastgesteld waren de Maatschappijen gehouden de hoofdlijn uiterlijk in 1876 te voltooien. Door de energie en volharding van de Maatschappijen was zij reeds in Mei 1869 voltooid, dus zeven jaren voor het verstrijken van den wettelijk vastgestelden termijn.

Gedurende deze zeven jaren, zullen de geldelijke besparingen voor het Gouvernement zonder eenigen twijfel zoo groot zijn als het geheele bedrag van de Subsidie-Bonds, ten behoeve der Maatschappijen uitgegeven, zelfs al werd door de laatste geen enkele dollar terug betaald.

Indien het Gouvernement, in plaats van slechts zijn crediet te leenen, de geheele som aan de Maatschappijen gegeven had, dan nog zouden de meer genoemde besparingen het totale bedrag der Subsidie-Bonds, benevens de rente, reeds vele malen overtroffen hebben voor den tijd waarop die aflosbaar zijn, namelijk in 1895.

Voeg hier nu nog bij de waardevermeerdering van de sectiën land langs den weg, die in het bezit van

het Gouvernement gebleven zijn, de invloed die de Spoorweg heeft op de veiligheid, de gemeenschap, en de ontwikkeling van de Staten en gemeenten, welke de lijn doorsnijdt, of die daar langs gelegen zijn, en men verkrijgt eenig begrip van de zegeningen, die door de wijsheid van het Congres in vereeniging met de wilskracht en kunde van eenige weinige individus, voor het Gouvernement en het volk der Vereenigde Staten ontstaan zijn, door de daarstelling van den Pacific Spoorweg.

Gedurende de laatste maanden van 1870 was een geschil ontstaan tusschen den Minister van Finantiën der Unie en de Pacific Spoorweg Maatschappijen. De Minister vermeende, na ingewonnen advies, gerechtigd te zijn tot het inhouden van de tot dusverre aan de Maatschappijen uitbetaalde halve kosten der Gouvernements-transporten over den weg, om aldus het geheele bedrag, in plaats van de helft, te doen strekken tot terugbetaling van de rente door den Staat betaald op de Subsidie-Bonds. De Maatschappijen vermeenden, mede na ingewonnen advies, dat de Minister daartoe het regt niet had.

Drie-vierde gedeelten van de Regeringstransporten naar de Pacific kust volgden door bestaande contracten of gewoonte, nog altijd de oude route om kaap Horn of via Panama, en niettemin heeft de Maat-

schappij reeds na de eerste 20 maanden van hare exploitatie circa \$ 250.000 aan het gouvernement terug betaald en blijven \$ 150.000 nog in haar voordeel te verrekenen. Het was de zienswijze zoowel van het Congres als van de Maatschappij dat bij het steeds toenemen der Gouvernements-transporten over den weg, de Tweede Hypotheek Schuld aan het Gouvernement voor het bedrag der Subsidie-Bonds benevens de rente, in den loop der wettelijk bepaalden tijd van 30 jaar, van 1894 tot 1899, voor het grootste gedeelte zou gedelgd worden.

Artikel 5 der wet van 2 Juli 1864 bepaalt, dat de helft van het bedrag verschuldigd voor het vervoer der mails, troepen, proviand, enz. door de respectieve Maatschappijen, voor rekening van het Gouvernement gedaan, zal worden aangewend tot betaling van het kapitaal en de rente van de Subsidie-Bonds totdat het geheele bedrag ten volle zal zijn betaald, en dat na voltooiing van den weg, Vijf pCt. van de jaarlijksche Netto Ontvangsten zal worden gebezigd voor het zelfde doel.

Het Gouvernement heeft van 1864 tot 1 Januari 1871, dus gedurende zeven jaren, aan rente op de Subsidie-Bonds, ten behoeve van de Central Pacific en Western Pacific Spoorwegen uitgegeven, betaald \$ 3.392.965. — Eenige leden van het Congres hebben als hunne meening te kennen gegeven, dat zoodra mogelijk alle Gouvernements transporten naar

de Pacific kust via de Pacific Spoorweg behooren verzonden te worden, waardoor binnen weinige jaren de meergenoemde halve transport kosten minstens gelijk zullen staan met de door het Gouvernement te betalen rente op de Subsidie-Bonds. De Maatschappij is bereid, een aanvang te maken met het betalen der 5 pCt. van de Netto-Ontvangsten, zoodra de Gouvernements Commissarissen den weg technisch voltooid zullen verklaren.

De Maatschappij heeft alle verplichtingen haar door de Pacific Spoorwegwet opgelegd, vervuld. Hare ontvangsten over het afgelopen jaar stellen haar in staat, niet alleen de rente der Eerste Hypotheek Obligatiën te betalen, en in het Amortisatie fonds te voorzien, maar zou zelfs ingeval betaling van rente aan het Gouvernement vereischt werd, ook daarin uit die ontvangsten kunnen voorzien, en dan nog een aanzienlijk surplus overhouden. Bovendien heeft zij nog andere groote hulpbronnen, behalve hare 7.000.000 acres onverkocht land, die eene waarde hebben van \$ 15.000.000 à \$ 20.000.000.

De handelingen van haar bestuur onderscheiden zich door goede trouw en eerlijkheid, zoowel als door beleid en kunde.

De soliditeit harer Eerste Hypotheek Obligatiën is van algemeene bekendheid. Zij worden zoowel te *New-York* als te *Londen* en *Amsterdam* verhandeld, en officieel in de dagelijksche prijscouranten genoteerd.

Als een bewijs van de groote vastheid in de koersen der Central Pacific Obligatiën te *New York* kan dienen, dat terwijl de Eerste Hypotheek Obligatiën der Union Pacific Spoorweg Maatschappij, ten gevolge van de vordering van den Minister van 5 November tot 30 December 1870 van 83 pc. op 74 pc. vielen, de Eerste Hypotheek Obligatiën der Central Pacific daarentegen van 90½ tot 92½ gerezen zijn.

De quaestie tusschen den Minister en de Pacific Spoorweg Maatschappijen kwam op het einde van Februari j.l. tot eene beslissing, en wel in het voordeel der Maatschappijen.

Mr. *Stewart* diende bij het Congres, een amendement in strekkende om den Secretaris der Schatkist op te dragen, aan de Pacific Spoorweg Maatschappijen te doen uitbetalen, de in de Schatkist teruggehouden helft der gelden voor Gouvernements-transporten verschuldigd.

In den Senaat gaf Mr. *Edmunds*, als zijne meening te kennen, dat de Minister gehandeld had volgens de wet, en stelde voor het amendement ter zijde te leggen.

Dit voorstel werd afgestemd met 28 tegen 19 stemmen, en daarop het amendement van Mr. *Stewart*, goedgekeurd en aangenomen.

Het rapport van Senator *Stewart*, als lid van het comité voor de Pacific Spoorwegen, besluit aldus: De kosten van de dienst overland van af het tijdstip

waarop de Pacifickust in het bezit der Unie kwam tot op de voltooiing der Pacific Spoorweg, waren gemiddeld meer dan \$ 8.000.000 's jaars en werden jaarlijks grooter.

De kosten sedert de openstelling van den weg voor het vervoer is: Jaarlijksche rente der Staats Subsidie-Bonds (\$ 64.618.832 waarvan \$ 27.851.000 ten behoeve van de Central en Western Pacific), \$ 3.877,129. daarbij te voegen de halve kosten der vrachten voor het Gouvernement, aan de Maatschappijen uit te betalen jaarlijksch circa \$ 1.163.138 te zamen circa \$ 5.000.000

Derhalve eene jaarlijksche besparing van minstens \$ 3.000.000.

Bij deze berekening werd als basis, het ongunstigste geval, voor het Gouvernement aangenomen, namelijk, dat de Maatschappijen geene andere vergoeding verschaffen dan alleen de helft der kosten van de Gouvernements-transporten.

Het comité is echter van meening, dat het onnoodig is nu verder wettelijke bepalingen op dit onderwerp betrekking hebbende, aan te bevelen. Het gebruik van deze wegen ten dienste van het Gouvernement, wanneer zulks noodig is, wordt zoo algemeen van groot belang geacht voor de Vereenigde Staten, dat men verwachten kan, *dat de verschillende departementen van den Staat aan deze Maatschappijen alle hulp en bescherming zullen verleenen, waartoe zij, met inachtneming van het algemeen belang, in staat zijn.*

Met betrekking tot de toekomst van den handel op China, Japan, Australië en Oost-Indië, via den Central Pacific Spoorweg, waarvan in de Brochure van de heeren *Fisk & Hatch* met een enkel woord gesproken wordt, meldt de San Francisco Weekly Bulletin van 20 Januari nog de volgende bijzonderheden.

De grootste bedrijvigheid heerscht nu aan de werven der Central Pacific Spoorweg Maatschappij. De nieuwe ferryboot wordt met spoed afgewerkt, ook worden de rails der Maatschappij verlengd tot in het dok, waar de China steamers der Pacific Mail Steamship Compagnie aankomen. De afstand tusschen de ferryboot en de dokken is circa 1200 voet; binnen weinige dagen zal de verbinding voltooid zijn, hierdoor kunnen de vrachtwagens der Central Pacific Compagnie in het dok langs zijde de stoomboot komen, en de lading onmiddellijk overnemen, waarna de wagens aan boord van de *Thoroughfare* overgebracht worden naar de westelijke terminus, over de baai van San Francisco, eene afstand van 3 mijlen.

De ferryboot die bijzonder solide gebouwd is, heeft groot draagvermogen en veel ruimte, zij wordt zeker niet overtroffen door eene soortgelijke boot in de Vereenigde Staten; de afstand over de baai wordt door haar met 16 geladen wagens, ieder 10 ton vracht inhoudende, afgelegd in 40 minuten, de terugvaart in 20 minuten. Van zes tot acht reizen kunnen op eenen

dag gemaakt worden, zoodat de Chinaboot dagelijks 1000 tot 1300 ton in de wagens der Maatschappij kan lossen.

De tijd benoodigd voor het vervoer van goederen tusschen Japan en Chicago wordt hierdoor teruggebragt op 34 à 36 dagen, tot *New York* 37 à 40 dagen, van Japan naar Engeland op circa 50 dagen.

De Maatschappij heeft enorme sommen uitgegeven tot verbetering harer werven, magazijnen, enz.; die verbeteringen werden uitgevoerd onder toezicht van Mr. *S. S. Montague*, hoofd-ingenieur van den weg en Mr. *Arthur Brown*, hoofd-opzichter van de bruggen en losplaatsen. De ruimte van de pakhuizen of magazijnen aan het einde der groote werf is zoo groot, dat in twee van deze 25.000 ton graan of andere koopwaren kan geborgen worden; te zamen bevatten zij eene ruimte tot berging van 40.000 ton.

De voltooiing van deze werken en de overeenkomst tusschen de Central Pacific Spoorweg en de Pacific Mail Steam Ship Co, waarbij de eerste af ziet van haar plan tot oprigting van eene afzonderlijke Stoombootdienst op China, en de laatste zich verbindt om de goederen en passagiers die zij te *San Francisco* aanbrengt over den Pacific Spoorweg te vervoeren, hebben de strekking om de superioriteit, wat kosten en tijd betreft te verzekeren aan de Amerikaansche route, boven die vià Suez voor het verkeer tusschen Europa en het Oosten.

De Pacific Mail Steam Ship Co heeft tot 1 Januari 1877 met het Gouvernement een contract loopen tot vervoer van Mails enz. naar China tegen eene jaarlijksche Subsidie van \$ 500.000. Eene aanvraag tot verhooging der Subsidie tot \$ 1.000.000 ten behoeve eener halfmaandelijksche dienst werd onlangs door het Congres verworpen. Het is echter waarschijnlijk dat ten gevolge van de toename in het verkeer, de dienst toch spoedig halfmaandelijksch zal geschieden. De eerste boot der Pacific Mail Co. op *Hongkong* vertrok uit *San Francisco* den 1 Januari 1867 en vervolgens geregeld iedere driemaanden. Reeds in September 1867 werd de dienst verdubbeld en vertrokken jaarlijks acht booten uit *San Francisco* totdat de dienst weder veranderd werd en van af Juni 1868 eene ge-regelde maandelijksche dienst werd ingesteld, welke sedert onveranderd bleef.

Volgens het verslag van 26 Mei 1870 had deze Maatschappij vier harer grootste booten van *San Francisco* op China in de vaart en wel:

<i>Great Republican</i>	ter waarde van	\$	1.058.234
<i>Japan</i>	„ „ „ „		1.049.434
<i>America</i>	„ „ „ „		1.017.942
<i>China</i>	„ „ „ „		1.006.282

en voegde het bestuur er de opmerking bij dat de schepen werkelijk deze waarde hebben.

De *Great Republican* die den 17 Februari te *San Francisco* aankwam bragt mede, behalve eene groote

hoeveelheid andere goederen, 5700 pakken thee voor *Chicago*, 1140 voor *Boston* en 1000 voor *New York*; alle goederen voor de Oostelijke Staten bestemd, werden per Pacific Spoorweg verzonden.

Reeds is in het Congres eene wet aangenomen waarbij het vervoer in entrepôt wordt toegestaan in verzegelde Spoorwegwagens voor goederen van China, Japan, Australië of Oost-Indië komende en naar de Oostelijke Staten of Europa bestemd of omgekeerd.

Wie kan voorzien welke uitbreiding deze handel eventuëel verkrijgen zal.

Doch niet alleen op commerciëel gebied dreigt de Pacific Spoorweg eene omwenteling te doen ontstaan, ook op de zedelijkheid oefent hij reeds grooten invloed uit.

Brigham Young, het bekende opperhoofd der Mormonen (aan het Groote Zoutmeer in het district Utah) is niet meer de magtige wetgever van zijn gebied. De nieuw gekomenen gaan voort langzaam maar zeker, de beschaving ook daar te doen doordringen, zijne bisschoppen worden hem afvallig en veroorzaken hun opperhoofd menigen slapeloozen nacht en geven hem weinig hoop voor de toekomst. Bisschop *Juttle*, de Episcopale leeraar te *Salt Lake City*, heeft reeds veel invloed en is zelfs onder de Mormonen zeer gezien, van welke hij reeds vele tot de Engelsche kerk terugge-

bracht heeft. Ook de Methodisten kerk onder de leiding van *G. M. Pearce* telt reeds vele leden, en breidt zich meer en meer uit. De dagschool door *Pearce* opgerigt kan reeds uit zich zelve bestaan, hoewel de meeste scholieren Mormonen kinderen zijn. Weinige jaren geleden was *Brigham Young* zelfs voor het Gouvernement nog een gevreesd persoon, nu is het einde van zijn rijk nabij en zoekt hij zelfs zijnen steun bij eene half geciviliseerde Indiaansche stam. Zijn volk gaat in stoffelijke welvaart vooruit, zijne afzondering bestaat niet meer, en met de verbeterde gemeenschap vermindert zijne magt en invloed.

Is niet de locomotief ook de oorzaak van deze vreedzame omwenteling?

OPGAVE van het Beurs-Syndicaat te New York

DER IN 1870 ALDAAR VERHANDELDE EERSTE HYPOTHEEK-OBLIGATIËN DER CENTRAAL PACIFIC SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

Week geëindigd	Bedrag.	Laagste koers.	Hoogste koers.	Week geëindigd	Bedrag.	Laagste koers.	Hoogste koers.
Januarij 8	\$ 7.000	89	91	Julij 2	\$ 12.000	93 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
15	27.000	90 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{1}{4}$	9	21.000	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{1}{2}$
22	28.000	90 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{2}$	16	3.000	88 $\frac{1}{4}$	88 $\frac{1}{2}$
29	101.000	91 $\frac{1}{2}$	95	23	35.000	88	88
Februarij 5	158.000	94 $\frac{3}{4}$	95	30	61.000	86	87
12	154.000	95	96 $\frac{3}{4}$	Augustus 6	35.000	84 $\frac{3}{4}$	86 $\frac{3}{8}$
19	75.000	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$	13	18.000	85	86
26	71.000	95 $\frac{5}{8}$	96	20	21.000	87 $\frac{5}{8}$	87 $\frac{3}{4}$
Maart 5	80.000	94 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$	27	38.000	87 $\frac{3}{8}$	88
12	47.000	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{3}{4}$	Septemb. 3	56.000	87 $\frac{7}{8}$	88 $\frac{1}{4}$
19	37.000	93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$	10	56.000	88 $\frac{1}{4}$	88 $\frac{5}{8}$
26	53.000	92	93 $\frac{3}{4}$	17	39.000	88 $\frac{5}{8}$	89
April 2	7.000	92	92 $\frac{1}{2}$	24	69.000	89 $\frac{1}{8}$	90 $\frac{5}{8}$
9	21.000	91 $\frac{3}{4}$	92	October 1	77.000	90 $\frac{1}{8}$	90 $\frac{3}{8}$
16	19.000	91 $\frac{3}{4}$	92	8	105.000	90	90 $\frac{3}{8}$
23	33.000	91 $\frac{1}{2}$	91 $\frac{3}{4}$	15	61.000	90 $\frac{1}{4}$	90 $\frac{1}{2}$
30	171.000	91 $\frac{1}{2}$	93	22	36.000	90 $\frac{3}{8}$	90 $\frac{5}{8}$
Mei 7	52.000	91 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{3}{8}$	29	40.000	90 $\frac{1}{2}$	90 $\frac{7}{8}$
14	85.000	92 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{3}{4}$	Novemb. 5	108.000	90 $\frac{3}{4}$	91 $\frac{1}{8}$
21	61.000	93	93 $\frac{3}{8}$	12	65.000	90 $\frac{7}{8}$	91
28	29.000	93 $\frac{1}{8}$	93 $\frac{1}{2}$	19	163.000	90 $\frac{3}{8}$	91
Junij 4	20.000	93	93 $\frac{3}{8}$	26	43.000	90 $\frac{5}{8}$	91 $\frac{1}{4}$
11	59.000	93	93 $\frac{3}{8}$	Decemb. 3	133.000	91	91 $\frac{1}{4}$
18	14.000	93	93	10	60.000	91 $\frac{1}{4}$	91 $\frac{1}{4}$
25	23.000	93 $\frac{1}{8}$	93 $\frac{1}{4}$	17	125.000	92	92 $\frac{3}{8}$
				24	75.000	92 $\frac{1}{2}$	92 $\frac{3}{4}$
				31	216.000	91 $\frac{3}{4}$	92 $\frac{3}{4}$
					\$ 3.003.000	83	96 $\frac{3}{4}$