



# **Missouri-Kansas-Texas spoorweg-maatschappij : voorheen de Union Pacific, southern branch spoorwegmaatschappij : hare lotgevallen, voornemens en vooruitzigten**

<https://hdl.handle.net/1874/234459>

1871  
Jec

mm 10859  
Am 1p. 11.

BRONNERS ROUSSEAU  
Drukkers

DE  
**MISSOURI, KANSAS EN TEXAS**  
**SPOORWEGMAATSCHAPPIJ,**

VOORHEEN

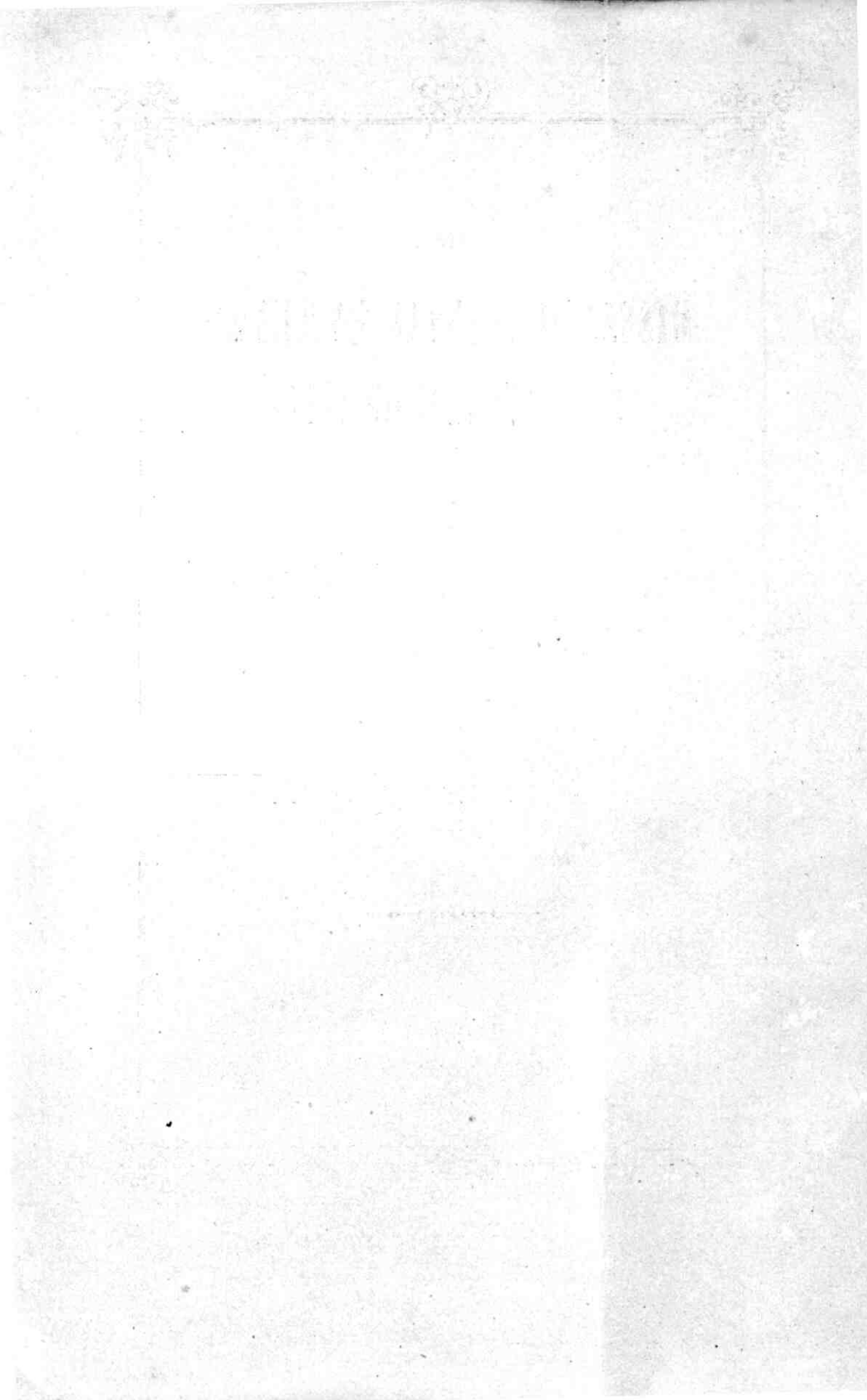
DE UNION PACIFIC, SOUTHERN BRANCH  
SPOORWEGMAATSCHAPPIJ,

HARE

LOTGEVALLEN, VOORNEMENS EN VOORUITZIGTEN.



AMSTERDAM,  
BLIKMAN & SARTORIUS.  
1871.



TERBODERS BOISSEMAN  
AMSTERDAM  
DE

# Missouri, Kansas en Texas

SPOORWEGMAATSCHAPPIJ,

VOORHEEN

**DE UNION PACIFIC, SOUTHERN BRANCH**

SPOORWEGMAATSCHAPPIJ,

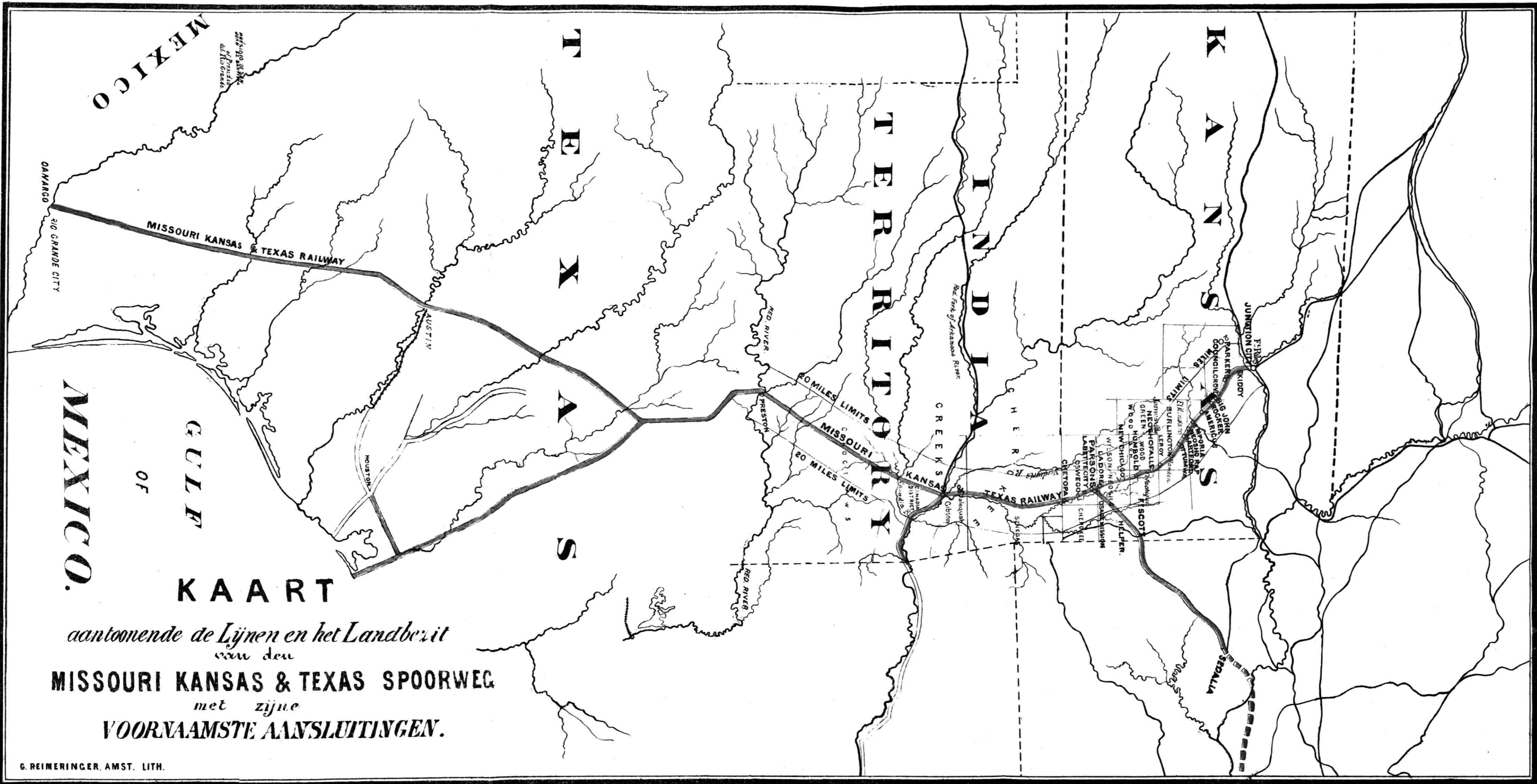
HARE

**LOTGEVALLEN, VOORNEMENS EN VOORUITZIGTEN.**



AMSTERDAM,  
BLIKMAN & SARTORIUS.  
1871.





MEXICO

T  
E  
X  
A  
S

T  
E  
R  
R  
I  
T  
O  
R  
Y

I  
N  
D  
I  
A

K  
A  
N  
S

S

OAMARCO  
310 GRANDE CITY

MISSOURI KANSAS & TEXAS RAILWAY

JUSTIN

HOUSTON

PRESTON

20 MILES LIMITS

MISSOURI

20 MILES LIMITS

KANSAS

CREEKS

HER

SCOT

LABETSON

PARSONS

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

LABETSON

MEXICO.

KAART

*aantoonende de Lijnen en het Landbeveit van den*  
**MISSOURI KANSAS & TEXAS SPOORWEG**  
*met zijne*  
**VOORVAAMSTE AANSLUITINGEN.**

G. REIMERINGER, AMST. LITH.

De Missouri, Kansas & Texas Spoorwegmaatschappij, voorheen Union Pacific, Southern Branch Spoorwegmaatschappij genaamd, mag zich beroemen eene der weinige jeugdige Amerikaanse Spoorweg-ondernemingen te zijn, die dadelijk na hare oprigting vertrouwen bij de Nederlandsche kapitalisten verwierven.

Dit vertrouwen waardeerende, heeft zij zich voortdurend beijverd hare handelingen langs officieelen weg te brengen ter kennisse der belanghebbenden en wenscht zij thans, nu zij het voornemen koestert ter uitbreiding van haar net een nieuw beroep op de Nederlandsche markt te doen, voortgaande op den ingeslagen weg, een kort overzicht harer handelingen te geven en daarbij hare voornemens en verwachtingen mede te deelen.

### **De Naamsverandering.**

De naam van Union Pacific, Southern Branch, waaronder de onderneming hier te lande bekend is, is veranderd in dien van Missouri, Kansas & Texas Spoorwegmaatschappij.

Toen op het einde, en vooral dadelijk na den burgeroorlog met ijver de hand werd geslagen aan den bouw van spoorwegen in de westwaarts gelegen Staten en het Congres besloten had de Spoorwegondernemingen, die de Atlantische

met de Stille Zuidzee zouden verbinden, krachtig te ondersteunen, meende men in het woord *Pacific* eene magische kracht te vinden. Iedere onderneming, om het even of hare lijnen aan de Zuidzee raakten, dan wel honderde, ja zelfs meer dan een duizendtal mijlen daarvan verwijderd bleven, wenschte het woord *Pacific* in hare benaming te voeren, onderstellende daardoor de kapitalisten tot deelneming te zullen lokken.

Van daar eene serie Pacific spoorwegmaatschappijen, waarvan slechts zeer weinigen aanleiding bezitten dien naam te dragen.

De Union Pacific, Southern Branch Spoorwegmaatschappij behoorde tot dit getal. Hare eerste ontwerpers, eenvoudige landlieden uit Kansas, meenden den naam nuttig om zich den steun der New-Yorksche markt te verwerven, doch niet lang nadat de maatschappij een aanvang had genomen, bleek het dat die naamsgelijkheid tot naamsverwarring en misvatting aanleiding kon geven. In Nederland waren velen, die de onderneming dezelfde achtten als de Union Pacific Spoorwegmaatschappij. In Amerika was zoodanige verwarring, waar de afstand tusschen beider lijnen eenige honderde mijlen bedraagt, niet mogelijk, doch daar vond somtijds eene andere vergissing plaats, door de onderneming dezelfde of althans verwant of afhankelijk te achten van de Kansas Pacific Spoorwegmaatschappij, wier vroegere naam van Union Pacific, Eastern division, daartoe ongetwijfeld aanleiding kon geven.

Dat dergelijke misvattingen onaangenaam waren en te eniger tijde nadeelige gevolgen konden medebrengen, behoeft geen betoog. Toen de staat Kansas dan ook het regt verleende de oude benaming in die van Missouri, Kansas & Texas te veranderen, werd deze, die daarenboven meer eigenaardig was, als ontleend aan de namen der drie Staten, door welken de lijnen der onderneming zouden loopen, door de maatschappij aangenomen:



### Het Spoorwegnet.

Het spoorwegnet der onderneming zal na zijne voltooiing verdeeld kunnen worden in vier sectiën, als:

- 1°. de Neosho-divisie.
- 2°. de Sedalia-divisie.
- 3°. de divisie van het Indiaansche grondgebied.
- 4°. de lijnen in Texas.

#### 1°. De Neosho-divisie.

De Union-Pacific, Southern Branch spoorwegmaatschappij werd opgericht in het jaar 1855, met een maatschappelijk kapitaal, aanvankelijk groot D. 1 millioen, later verhoogd tot D. 4.250.000, dat echter, zooals bij de jongere met landbezit begiftigde spoorwegondernemingen meermalen is geschied, niet werd uitgegeven, maar door de oprichters genomen.

De weg, dien zij zich in de eerste plaats voorstelde te bouwen, liep van Junction-City, nabij Fort Riley aan de Kansas Pacific-spoorwegmaatschappij, in Kansas, zuidwaarts langs Council Grove, Emporia, en door de Neosho-vallei naar de zuidelijke grens van den staat Kansas, onder voorbehoud, dien later in zuidelijke rigting te verlengen.

Deze lijn vormt de Neosho-divisie.

Hare lengte werd aanvankelijk geraamd op 170 mijlen, doch bleek nadat de rigting definitief was vastgesteld en de lijn gebouwd, 182 mijlen te zijn.

Ter bevordering van den aanleg was door de Vereenigde Staten bij eene wet van 26 Julij 1866 aan den staat Kansas de beschikking verleend over een gedeelte van het publiek domein, aan beide zijden van den weg gelegen, ter uitgestrektheid van tien sectiën, ieder van 630 acres, per mijl.

Dit grondbezit is door Kansas aan de onderneming overgedragen, waardoor deze het bezit van 1.300.000 acres heeft verkregen.

Onder hypotheccair verband van dit land werd in 1869 een 6 pc. hyp. leening van D. 4.250.000 uitgegeven, waarvan de inschrijving hier ter stede werd opengesteld.

De obligatiën dezer leening zijn hier ter stede bekend als de Union Pacific Southern Branch spoorwegobligatiën.

Zij zijn aflosbaar binnen 30 jaren, à 120 pc. in goud, doch kunnen door de trustees, uit de door verkoop van het land verkregen gelden, ter beurze of na gehouden inschrijving tot een prijs van hoogstens 120 pc. worden ingekocht en daarna geamortiseerd.

Een bedrag van D. 105,000 dezer obligatiën is volgens vroegere bekendmakingen reeds afgelost.

Nadat namenlijk den 1 November 1869 met den landverkoop een aanvang is gemaakt, zijn van de bovengenoemde gronden tot den 1 Maart 1871 verkocht 125,362,  $\frac{9}{100}$  acres, voor een bedrag van D. 625,835.94.

Daar de koopprijs betaald wordt in termijnen en slechts een tiende dadelijk wordt voldaan en de overige negen tiende in negen jaarlijksche termijnen ieder van gelijk bedrag, met rentevergoeding à 10 pc. over het verschuldigd geblevene, heeft de onderneming bovendien als rentevergoeding gedurende tien jaren te goed, in het geheel D. 317,905.92 en dus voor rente en kapitaal D. 943,741.86. Gedurende de eerste weken van Maart zijn daarenboven gronden tot een bedrag van D. 22,000 verkocht.

Deze landen werden allen verkocht aan daadwerkelijke kolonisten en bij kleine uitgestrektheden van gemiddeld 160 acres.

Met den bouw der lijn is ijverig voortgang gemaakt. Nadat in het eerste jaar 40 mijlen tot Council Grove waren gelegd, werd den 6 Junij 1870 de geheele lijn (Junction City-State-line) ingewijd.

Het deel van Junction City naar Parsons, het verbindingspunt met de Sedalia divisie, is in de eerste helft van Maart voor het verkeer opengesteld.

De uitkomsten der drie eerste weken doen eene maandelijksche opbrengst van D. 70,767.10 gedurende de eerste maand der exploitatie verwachten.

## 2°. de Sedalia-divisie.

Inmiddels had de onderneming eene belangrijke uitbreiding aan haar net gegeven.

Zij begreep dat haar lijn afhankelijk zou zijn van de Kansas Pacific Spoorwegmaatschappij, langs wier lijn een groot deel, zoo niet het geheele vervoer van en naar de Oostelijke Staten zou moeten gaan.

Ten einde dit bezwaar weg te nemen en zich zelve een korten uitweg te verschaffen naar de in deze Staten gelegen belangrijke markten, waaronder St. Louis vooral voor de onderneming van gewigt was, consolideerde zij zich in de eerste plaats met de Labette en Sedalia Spoorweg-Maatschappij, die de concessie bezat voor den aanleg eener lijn van Parsons, aan de Missouri, Kansas en Texas lijn gelegen, naar Fort Scott aan de grens van Kansas en Missouri, en kocht zij eenigen tijd daarna van de Tebo en Neosho-Spoorwegmaatschappij, de aan deze onderneming behorende lijn van Sedalia (Missouri) langs Clinton en Nevada naar Fort Scott.

Hierdoor verkreeg de Missouri, Kansas en Texas Spoorweg-onderneming eene directe lijn van Parsons naar Sedalia en werd het zuidelijk deel der Neosho-divisie onmiddelijk met de Missouri Pacific Spoorweglijn en langs deze met St. Louis en het oostelijk spoorwegnet verbonden.

Deze lijnen, van Sedalia naar Parsons, ter gezamenlijke lengte van 160 mijlen, vormen de Sedalia-divisie.

Zij zijn voor het verkeer opgesteld.

Op deze sectie rust eene hypothecaire schuld groot D. 3,200,000, rentende 7 pc. in goud 's jaars.

Tot den aanleg van het aan de Sedalia-Labette spoorweg-

maatschappij behoord hebbende deel, Parsons-Fort Scott, lang 60 mijlen, werd in Aug. 1870 eene schuld van D. 1.200.000 opgenomen, gewaarborgd door eerste hypotheek op den weg.

De aankoop van het overige deel van Fort Scott naar Sedalia geschiedde door ruiling van aandelen der Missouri Kansas & Texas-Spoorwegmaatschappij, tegen een gelijk aantal aandelen in de Tebo en Neosho-Spoorwegmaatschappij, voor deze afdeeling door laatstgenoemde onderneming afgegeven en overname van de op deze lijn rustende hypothecaire schuld, ten bedrage van D. 2 miljoen, eveneens gewaarborgd door hypotheek op den weg.

Door eene bijzondere bepaling met deze ruiling in verband staande, heeft de Missouri, Kansas en Texas-Spoorwegmaatschappij zich de contrôle van het onafhankelijk gebleven noordelijk gedeelte van den weg der Tebo en Neosho-Spoorwegmaatschappij en een belangrijk aandeel in het bestuur dier onderneming verzekerd.

### 3°. De divisie van het Indiaansche grondgebied.

Nadat de jegens de Indianen hoogst onrechtvaardige politiek der Unie alle Indiaansche volkstammen van deze zijde van den Mississippi had verdreven, werden deze in het jaar 1830 verplaatst naar een eigen territorium, waar zij ongestoord, beveiligd tegen de moorddadige aanvallen der blanken, onder onmiddellijke bescherming en toezigt der regering der Vereenigde Staten zouden kunnen leven. Dit gebied, ongeveer 70.000 vierkante mijlen groot, wordt thans bewoond door eene bevolking van ongeveer 50.000 à 60.000 zielen, allen Indianen.

Dit territorium wordt, zooals uit den aard der zaak volgt, door geheel andere wetten beheerscht dan die der overige staten der Unie. Het was tot dusverre een eenigermate zelfstandig grondgebied, van alle overige staten der Unie afgesloten. De

leden, der verschillende volkstammen, alhoewel geboren op Noord-Amerikaansch grondgebied, zijn geene Amerikaanse burgers. De stammen zijn zelfs dikwerf behandeld als vreemde natiën, en zijn tot eene zekere hoogte, althans schijnbaar, zelfstandig en onafhankelijk. Zoo bezit iedere stam een eigen inlandsch bestuur, geheel en al op Indiaanschen leest geschoeid en in naam met souvereine magt bekleed, met een president of hoofd, aan wien het uitvoerend gezag is opgedragen, een wetgevende kamer of raad, en minder of meer regelmatig georganiseerde gerechtshoven, waar Indiaansch regt, grootendeels gebaseerd op gewoonten en verordeningen van de wetgevende raden, wordt beedeeld.

Hunne onafhankelijkheid is echter slechts schijnbaar. Daadwerkelijk is het bestuur der Unie oppermagtig. Schoon de verhouding tot het algemeen gouvernement geregeld is door tractaten, door de hoofden der verschillende stammen met de regering der Vereenigde Staten gesloten, is het grondgebied steeds beschouwd als een deel der Unie, dat onder het onmiddelijk toezigt der regering te Washington staat. Zoo is het den stammen niet veroorloofd met eenige buitenlandsche mogendheid, Staat der Unie of zelfs, zonder toestemming der regering, met eenig individu of corporatie in betrekking te staan en wordt het geheele handelsverkeer met de naburige gewesten geregeld en bepaald door de regering te Washington.

Ten aanzien van het binnenlandsch bestuur en van de regtsbedeeling geldt hetzelfde. Naast het inlandsch bestuur staan een superintendent en een agent der regering der Vereenigde Staten, die het oppertoezigt hebben over de verschillende stammen. De wetten van het Congres, betreffende het algemeen verkeer zijn verbindend voor de individueele leden der stammen, en voor zoover de uitvoering dier wetten betreft, waarmede de superintendent en de overige regeringsbeambten belast zijn, wordt het territorium beschouwd als een deel van Arkansas, terwijl de regters der Vereenigde

Staten in de gevallen, waarin hun de geschillen worden onderworpen, niet de Indiaansche wetten, maar de gewone wetten van het Congres toepassen.

De eigendom van den grond behoort aan de verschillende volkstammen, aan welke zij door de regering der Vereenigde Staten is toegekend. Het eigendomsregt is echter zeer beperkt. Privaat eigendom is onbekend. De grond behoort aan iederen stam in het gemeen, die daarover ten behoeve van derden niet beschikken kan, althans niet zonder toestemming van het algemeen gouvernement.

Het denkbeeld, dat aan deze bepalingen ten grondslag ligt, is duidelijk. Om de Indianen te vrijwaren tegen aanvallen der kolonisten en hun de noodige middelen van bestaan te verzekeren, was het vooral in den aanvang noodzakelijk hun een eigen grondgebied te schenken en te verhinderen dat zij daarvan zonder noemenswaardige vergoeding ten behoeve van derden afstand deden, opdat zij niet het voorbeeld hunner voorvaderen volgden, die, zooals Franklin o. a. verhaalt, Rhode Island voor een paar brillen verkochten. <sup>1)</sup>

Ondertusschen deze regeling heeft hare keerzijde. Een belangrijk deel van het grondgebied der Vereenigde Staten is daardoor aan het verkeer onttrokken. Daar op deze uitgestrektheid van 70.000 vierkante mijlen, slechts 50 à 60.000 inwoners worden aangetroffen, die alhoewel niet onbeschaafd—zij bezitten, volgens het zoo even aangehaalde rapport, onder anderen geschreven constitutien, scholen, kerken en nieuwspapieren — niet onder de meest nijverige en werkzame burgers kunnen worden gerekend, en de gronden daarenboven onvervreemdbaar zijn, behoeft het geen betoog, dat van den

<sup>1)</sup> Voor verdere bijzonderheden raadplege men *Von Hoek, die Finanzen und die Finanzgeschichte der Vereinigten Staaten von America* p. 325 en het officiële verslag van den Senator Nice aan den Senaat der Vereenigde Staten den 1 Februarij 1871 uitgebragt. *Report N<sup>o</sup>. 336, to accompany bill. S. N<sup>o</sup>. 679. 41st. Congress 3d. Session.*

bodem, die, zoo als algemeen verklaard wordt, vruchtbaar is en geschikt om eene even groote bevolking te bevatten, als een der andere Staten van gelijken omvang, slechts weinig partij wordt getrokken. <sup>1)</sup> Bij het Congres is thans dan ook een wetsontwerp aanhangig, waarbij wordt voorgesteld op deze regeling terug te komen, het grondgebied gelijk te stellen met de overige territoria der Unie, en nadat ieder Indiaan — man, vrouw en kind — van het gemeenschappelijk land 160 acres ten zijnen behoeve zal hebben uitgekozen, die hij alsdan zal ontvangen in privaat eigendom met regt van beschikking — met die uitzondering dat het tijdelijk onvervreemdbaar zal zijn — het overschot dier erven, even als de openbare domeinen, ten bate van de verschillende stammen aan landverhuizers te verkoopen, en het grondgebied mitsdien voor het openbaar verkeer open te stellen.

Reeds eenige jaren geleden was door het Congres een eerste stap op dien weg gedaan. In 1866 is met de Indiaansche stammen, de Cherokees, de Creeks, de Choctaws, de Chickasaws en de Seminole Indianen een aantal verdragen gesloten, waarbij aan het Congres het regt wordt verleend, door het Indiaansche grondgebied één spoorweg te doen bouwen van het noorden naar het zuiden (van Kansas naar het oosten van Texas) en één van het oosten naar het westen (van Missouri of Arkansas naar het noorden van Texas).

Het Congres magtigde daarop verschillende spoorwegmaatschappijen hare lijnen te leggen tot aan de Indiaansche grens, onder bepaling dat diegene der ondernemingen, welke het eerst van allen het Indiaansch grondgebied zoude bereiken, het regt zou bekomen op de concessie in het Indiaansche territorium.

Drie maatschappijen dongen naar den prijs: de Kansas en Neosho Valley RR. Cy., de Leavenworth, Lawrence en Fort

---

<sup>1)</sup> Zie het boven aangehaalde rapport.

Gibson road en de Missouri, Kansas en Texas spoorweg-maatschappij. Volgens uitspraak van den Minister van Binnenlandsche Zaken te Washington, bekrachtigd door die van den President der Vereenigde Staten, werd in Julij 1870 de concessie toegewezen aan de Missouri, Kansas en Texas spoorwegmaatschappij.

Deze concessie omvat den aanleg van een lijn van de grens van Kansas, waar zij aan de Neosho-divisie aansluit, door het Indiaansch grondgebied naar Preston aan de Roode rivier, aan de grens van Texas, een afstand van ongeveer 250 mijlen.

De maatschappij heeft krachtens eene wet van het Congres d.d. 26 Julij 1866, waarbij land wordt geschonken aan den staat Kansas voor den aanleg van een spoorweg van Fort Riley naar Fort Smith, het regt op tien sectien per mijl in het Indiaansche grondgebied, voor zooveel bovengenoemd deel betreft, zoodra de titel der Indianen door traactaat of op eene andere wijze vernietigd zal zijn en de genoemde landen een deel van het publieke domein der Vereenigde Staten zijn geworden <sup>1)</sup>.

Voor den aanbouw van den weg door het Indiaansche grondgebied, is de maatschappij voornemens eene leening te sluiten tot een bedrag van \$ 6.655.000.

Met den bouw is reeds een aanvang gemaakt. De geheele lijn is opgemeten. Over een lengte van negentig mijlen is

---

<sup>1)</sup> Zie art. 9 der *Act granting lands to the State of Kansas to aid in the construction of a Southern Branch of the Union Pacific Railway and Telegraph from Fort Riley, Kansas, to Fort Smith Arkansas*, opgenomen in *Union Pacific-Railway-Company (Southern Branch) embracing charter of company, congressional land grant, Kansas legislative land grant etc., etc., etc.*, New-York. George F. Nesbitt & Co., 1868, pag. 5 en bij *Ernest Frignet, Essai sur l'organisation des Chemins de fer du Pacifique (Union Pacific railway, South Branch) et de leurs bons hypothecaires*. Paris, Vieweg 1869.



de baan gereed en het ijzer op den grond gelegd. De eerste sectie, 30 mijlen lang, is voltooid of zal dit althans binnen weinige dagen zijn.

#### 4°. De lijnen in Texas.

Zoodra de lijn door het Indiaansche grondgebied voltooid zal zijn, heeft de maatschappij het voornemen uitvoering te geven aan de haar door den Staat Texas verleende concessie, om hare lijn door het hart van Texas in eene zuidwestelijke rigting naar de stad Austin en van daar naar Rio Grande nabij Camargo te verlengen. Tot dit einde heeft de Staat Texas zich bereid verklaard eene landschenking van zestien sectien per mijl te verleen.

Het spoorwegnet der onderneming bestaat derhalve voorloopig uit drie sectiën:

1°. de *Neosho-divisie*, van af Junction City aan den Kansas Pacific spoorweg naar de zuidelijke grens van Kansas, in exploitatie, een afstand van . . . . . 182 mijlen.

2°. de *Sedalia-divisie*, van Sedalia (Missouri) aan den Missouri Pacific spoorweg naar Parsons, waar zij aan de Neosho-divisie aansluit, in exploitatie, een afstand van . . . . . 160 "

3°. de *divisie van het Indiaansch grondgebied*, van de zuidelijke grens van Kansas naar Preston aan de noordelijke grens van Texas, gedeeltelijk voltooid, gedeeltelijk in aanbouw, een afstand van . . . . . 250 "

592 mijlen.

**De financiële toestand.**

De maatschappij heeft het regt uitgegeven voor iederen mijl spoorweg, door haar gebouwd, D. 25.000 in aandeeleu en D.25.000 in obligatiën, voor zooverre door de Staten schenking van land heeft plaats gevonden en, waar dit niet geschied is, D. 25.000 in aandeeleu en D. 20.000 in obligatiën.

Voor de drie sectiën, te zamen 590 mijlen lang, zullen worden uitgegeven:

Aandeeleu . . . . .	D. 16.257.500
Obligatiën . . . . .	„ 14.000.000
	<hr/>
	D. 30.257.500.

Hiervan zijn uitgegeven voor de 432 mijlen tot aan de Arkansas-rivier:

Aandeeleu . . . . .	D. 12.257.500
Obligatiën . . . . .	„ 10.000.000
	<hr/>
	D. 22.257.500.

De schuld bestaat uit drie soorten, waarvan de rentevoet, waarborgen en voorwaarden van aflossing verschillend zijn, als:

1°. de 6 pc. oude leening der Union Pacific S. B. spoorwegmaatschappij, uitgegeven voor de Neosho-divisie, aflosbaar binnen 30 jaren à 120 pc. in goud, gewaarborgd door het landbezit van 1.300.000

acres, . . . . .	D. 4.250.000
waarvan is afgelost. . . . .	„ 105.000
	<hr/>
	D. 4.145.000

2°. de 7 pc. uitgifte ten behoeve der van de Tebo & Neosho spoorwegmaatschappij gekochte lijn: Sedalia-Fort Scott, gewaarborgd door den weg . . . . . „ 2.000.000

3°. de 7 pc. uitgifte ten behoeve der vroeger aan de Labette & Sedalia spoorwegmaatschappij behoord hebbende sectie der Sedalia-

divisie, Parsons-Fort Scott, ten bedrage  
van . . . . . D. 1.200.000

De uitgifte dezer obligatiën zal thans geschieden tegelijk met die der leening ten behoeve der divisie door het Indiaansche grondgebied, in het geheel groot D. 6.655.000, waarvan voorloopig zullen worden uitgegeven . . . . . " 2.655.000 " 3.855.000

D. 10.000.000

Ten einde de verhandelbaarheid harer obligatiën te vergrooten, wenscht de maatschappij al deze schuldsoorten te unificeren, door aan allen dezelfde rente te verzekeren en allen met denzelfden waarborg te voorzien en op dezelfde wijze af te lossen.

Zij heeft daartoe den 1 Februarij ten behoeve der Union Trust Company te New-York, als trustee der obligatiehouders, hypothecair verbonden al hare eigendommen, den weg van de Neosho divisie met het nog onverkochte deel van het daarbij behoorende land, destijds nog plus 'minus 1,200,000 acres, den weg in het Indiaansche grondgebied, met het daarbij behoorende te verwachten landbezit, groot 3,100,000 acres, den weg van de Sedalia divisie en ten slotte al hare roerende en onroerende eigendommen en zulks tot een bedrag van D. 14 millioen, verdeeld in 14,000 (waarvan voorloopig uitgegeven 10,000) obligatiën van D. 1000, met onderdeelen van D. 50, D. 100 en D. 500, rentende 7 pc. in goud 's jaars, betaalbaar halfjaarlijks den 1 Augustus en 1 Februarij van ieder jaar, te New-York en aflosbaar à pari binnen 30 jaren, te beginnen van af het jaar 1874, door middel van jaarlijkse uitlotingen, waarvoor de maatschappij op den 1 Februarij 1874 en volgende jaren 1 pc. van het nominale

kapitaal in goud in handen van de trustees zal stellen, ten einde met de bespaarde rente tot amortisatie te worden aangewend.

Deze hypotheek is, voorzooveel betreft de ten behoeve van de houders der Union Pacific Southern Branch obligatiën verbonden erven en weg en den ten behoeve der voor de Sedalia divisie uitgegeven obligatiën verbonden weg, uit den aard der zaak ondergeschikt en onderworpen aan de regten der houders dier obligatiën, welke het regt hebben om of hunne oude schuldbrieven met de daaraan verbonden regten en waarborgen te behouden of deze op later te bepalen voorwaarden tegen nieuwe obligatiën intewisselen. In het laatste geval zal het feit der inwisseling door den trustee op de oude obligatiën worden aangeteekend en deze onder den trustee blijven gedeponceerd, om zoodra allen ter conversie zijn ingeleverd of op andere wijze voldaan, te worden vernietigd.

Voor deze inwisseling zullen van de bovengenoemde D. 10 miljoen obligatiën worden gereserveerd. 1<sup>o</sup> D. 4.145.000, zijnde het bedrag aan Union Pacific S. B. in omloop en 2<sup>o</sup> D. 2.000.000 voor de inwisseling der Tebo & Neosho obligatiën, waarvan de overigen D. 1.200.000, tegelijk met het gedeelte der voor de Indiaansche divisie uitgegeven bedrag (D. 2.655.000) thans zullen worden aangeboden.

Deze D. 3,855.000 obligatiën, waarop de inschrijving thans zal worden opengesteld, zijn derhalve allen uitgegeven onder de hypotheek van 1 February 1871.

### **De vooruitzichten der onderneming.**

Te gelijktijdig met de openbaarmaking dezer acte van hypotheek, zijn reeds door de maatschappij de volgende gegevens medegedeeld, ter beoordeeling van hare toekomst.

### Noordelijke verbindingslijnen.

De noordelijke verbindingslijnen van den Missouri, Kansas en Texas spoorweg zijn uitgebreid en belangrijk.

Te Sedalia sluit hij aan den Missouri Pacificweg, welke oostwaarts naar St. Louis loopt, en dus verbonden is met het uitgebreide netwerk van spoorwegen, dat zich van dat groote spoorwegmiddenpunt tot aan de Atlantische zeekust uitspreidt.

Hij is insgelijks verbonden met den Chicago en Alton spoorweg, door den Louisiana en Jacksonville spoorweg en met de Toledo en Wabash en Lake Shore spoorwegen, langs de nieuwe lijn van Sedalia naar Moberly Junction aan de North Missouri lijn. Te Moberly Junction is hij ook verbonden met Ottumwa aan de Des Moines Valley lijn, die het beste gedeelte van den staat Iowa doorsnijdt.

Te Junction City sluit de Neosho Divisie aan den Kansas Pacific spoorweg aan, loopende noordwestelijk naar Denver, Colorado, alwaar deze zich vereenigt door den Denver Pacific spoorweg met den Union Pacific spoorweg, aldus eene spoorweglijn tot Californië uitmakende.

Het blijkt dus, dat de Missouri, Kansas en Texas spoorweg zeer zal bijdragen tot de ontwikkeling van oostelijk Kansas en Missouri, die met regt onder de schoonste landbouwdistricten van het westen gerekend worden, en eene verbindingslijn zal vormen tusschen de groote veerrijke streken van Texas en de vee behoevende streken van het noordwesten. De waarde van deze omstandigheid kan niet te hoog geschat worden.

### Hoedanigheid van het land.

Het is te betwijfelen of eenig deel van de Vereenigde Staten, wat de vruchtbaarheid en gezondheid betreft, vergele-

ken kan worden met West Missouri en Oost Kansas. Gelegen tusschen de 40ste en 37ste breedtegraad ontgaat deze streek de strenge vorst, die den landbouw in Iowa, noord Illinois, Wisconsin en Minnesota, zoozeer in den weg staat.

### Neosho Divisie.

Deze Divisie loopt voor het grootste deel langs de beroemde Neosho Valley. De bodem bestaat aldaar uit zwarten aangelibden grond, van drie tot zes voet diep, voor zooveel de laag gelegen gronden betreft, en van een tot drie voet op de hoog gelegen gronden, met een kleiachtigen ondergrond.

In de prairiën groeit de schoonste tarwe van de wereld. In gewone gunstige jaargetijden, bedraagt de oogst 25 à 30 bushels per acre.

Eene opbrengst van 40 tot 70 bushels per acre aan koorn is niet ongewoon. Druiven en alle andere soorten vruchten gedijen wonderlijk in deze streken.

Maar de grootste bron van de Neosho Valley bestaat in haar geschiktheid voor den veeteelt. De vlakke prairielanden en de laag gelegen erven zijn bedekt met rijk zwaar gras, waarop millioenen runderen gemest konden worden; het weiland is waarlijk buiten weerga.

De gemiddelde opbrengst van Kansas, vergeleken met de andere staten van de Unie, blijkt uit de volgende tabel:

	Kansas.	Al de andere staten.
Koorn . . .	48.4 bushels.	26.4 busheis.
Tarwe . . .	18.5 "	13.6 "
Rogge . . .	25.8 "	14.4 "
Gerst. . . .	30.6 "	22,2 "
Haver . . .	42.1 "	27.8 "
Boekweit . .	18.5 "	16.4 "
Aardappelen.	149.0 "	101.0 "
Hooi. . . .	1.75 ton.	1.41 ton.

De bevolking van de vallei, waardoor deze divisie loopt, wordt geraamd op ongeveer 50,000 zielen, waarvan een groot gedeelte zich gevestigd heeft op landerijen, door de maatschappij aan hen verkocht. Hierbij kan dan ook vermeld worden, dat Kansas in de laatste tien jaren zijne bevolking met  $235\frac{96}{100}$  pc. heeft zien vermeederen, hetgeen een veel aanzienlijkere vermeedering is dan die van alle andere Staten, uitgezonderd Nevada en Nebraska, waarvan de bevolking in 1860 inderdaad zeer klein was. Men vergete niet dat deze toeneming van Kansas in de laatste vijf jaren heeft plaats gevonden. Men verwacht eene vermeedering van 200.000 zielen gedurende het jaar 1871. De volgende gemeenten kunnen worden vermeld onder de bloeiende aan de Neosho divisie liggende steden te behooren: Junction City, Skiddy, Couucil Grove, Americus, Emporia, Hartford, Burlington, Neosho Falls, Humboldt, Parsons, Oswego en Chetopa.

De stad Parsons, 25 mijlen ten Noorden van de zuidelijke grens van Kansas gelegen, is de laatst gestichte van dezen nieuwe steden. Daar zij het vereenigingspunt nitmaakt van de Sedalia met de Neosho divisie en de machine en andere werkplaatsen van de maatschappij waarschijnlijk aldaar geplaatst zullen worden, belooft deze stad eene toenemende en bloeiende plaats te worden en kan men gerust voorspellen, dat zij in een korten tijd den eersten rang zal innemen boven eenige andere van de geheele sectie.

#### V o o r n a a m s t e s t e d e n v a n K a n s a s .

De voornaamste steden zijn:

Leavenworth	van	28.000	à	30.000	inwoners.
Lawrence	"	10.000	"	12.000	"
Atchison	"	8.000	"	10.000	"
Topeka	"	5.000	"	7.000	"
Fort Scott	"	4.000	"	5.000	"

Junction City	van	3.000	à	4.000	inwoners.
Emporia	"	2.000	"	4.000	"
Ottawa	"	3.000	"	4.000	"
Wyandotte	"	3.000	"	4.000	"

### Sedalia Divisie.

De Sedalia divisie strekt zich, zooals reeds vermeld is, uit van Sedalia aan den Missouri Pacific spoorweg door de graafschappen Pettis, Henry en Vernon in Missouri en de graafschappen Bourbon en Labette in Kansas.

De streek, waardoor deze divisie loopt is een der schoonste landbouw districten van het Westen. Op de hooge hout- en prairielanden groeijen gras, tarwe, koorn, haver en allerlei vruchten in overvloed. Een honderdtal mijlen lang loopt deze divisie door de beroemde steenkolenvelden van West-Missouri. Deze lagen, die voortdurend worden aangetroffen en van vijf tot zes voet diepte, worden met goeden uitslag geëxploiteerd, even als de loodmijnen in Zuidwestelijk Missouri.

De bevolking van de graafschappen, die de voeders dezer divisie zijn, is laatstelijk geschat op 150,000 zielen. Onder de steden aan de spoorweglijn verdienen vermelding: Sedalia, Clinton, Montrose, Appleton City, Rockville, Schell, Nevada, Fort Scott en Osage Mission.

Verleden jaar zijn de belastbare eigendommen in de graafschappen, waardoor de lijn loopt, door de staatscommissarissen geschat als volgt:

Graafschappen.	Belastbare bezitting.
Pettis (Missouri) . . . . .	\$ 6,404,106
Henry " . . . . .	" 6,670,565
Vernon " . . . . .	" 3,007,836
Boubon (Kansas) . . . . .	" 4,189,320

Deze schatting wordt geacht vijftig à vijfenzeventig pet. onder de werkelijkheid te zijn.



### **De veehandel van Texas.**

Het zoude moeilijk zijn de grenzen te bepalen van den waarschijnlijksten omvang, dien het doorlopend vervoer van den Missouri, Kansas en Texas Spoorweg door den veehandel van Texas zal verkrijgen. Volgens eene opgave heeft Texas op dit oogenblik een veel aanzienlijker kudde vee dan New-York, Pennsylvania, Ohio en Illinois te zamen. Buiten de koeijen, waarvan Texas een millioen stuks heeft, schat men dat er het volgende jaar niet minder dan 1,900,000 stuks jongvee beschikbaar zullen zijn. In het laatste jaar, toen de gelegenheid om naar de markt te vervoeren verre beneden die van dit jaar was, werden meer dan 400,000 stuks vee van Texas naar noordelijke markten gedreven. Tot nu toe is er door het vervoer van vee in groote kudden door het land veel tijd en door de gewone wederwaardigheden van de reis menig rund verloren gegaan. Nu biedt de Missouri, Kansas en Texas spoorweg den besten en kortsten weg voor veevervoer van Texas en het Indiaansche gebied naar Chicago, St. Louis, New York en al de oostelijke plaatsen, een afstand die 300 mijlen korter is dan langs Abilene en 100 mijlen korter dan door Neosho.

Met de Creek, Cherokee, Seminole en andere Indianen zijn door tusschenkomst van hunne agenten overeenkomsten gesloten, krachtens welke hunne beschikbare landen gebruikt zullen kunnen worden om het vee vrij te laten grazen en weiden.

Acht redenen, waarom vee en goederen van Texas, West Arkansas en het Indiaansche gebied over dezen weg moeten worden vervoerd.

Eerstens: De afstand van Fort Gibson tot St. Louis per spoor is dezelfde als van Abilene. Dientengevolge behoeft het vee 300 mijlen minder gedreven te worden, worden de

onkosten van een maand en de helft der kosten der drijvers gespaard.

Ten tweede: Het vee kan een maand langer in het voorjaar in Texas geweid worden en toch tenzelfden tijde als het vee dat over Abilene gedreven is, ter markt zijn.

Ten derde: De beste veewagens onder geschikt toezigt en ruim voorzien met goed gras, zullen kosteloos ter beschikking van veehandelaren gesteld worden. Op andere groote spoorwegen wordt D. 3 per wagen gerekend voor lading; op dezen weg wordt voor lading en lossing niets gerekend. De nieuwe wagens voor dezen weg gebouwd, zijn zeer groot en bijzonder bestemd voor Texas vee, daar zij hooger, wijder en beter geventileerd zijn dan op de andere spoorwegen.

Ten vierde: De gemakkelijke klimming en geringe krommingen op dezen weg stellen de maatschappij in staat even lage vrachten en spoediger bevordering dan eenige andere mededingende lijn te waarborgen.

Ten vijfde. Vee en andere vrachten worden thans bij dag en nacht over de Mississippi rivier te St. Louis vervoerd zonder overlading.

Ten zesde. Groote veestallen zijn aanwezig op verschillende punten van dezen weg en te St. Louis en ook te East St. Louis, van waar elf verschillende lijnen naar alle markten in het Noorden, Oosten en Westen loopen.

Ten zevende. Inladers van goederen voor het Noorden, zoo als katoen, wol, huiden, mineralen enz. en van andere handelsartikelen voor het Zuiden zullen groote gemakken langs dezen weg verkrijgen, met bijna volledige zekerheid van retourvrachten. Volgens eene opmeting bedraagt de afstand van Fort Gibson naar de Roode rivier 160 mijlen.

Ten Achtste. De postwagen van Sawyer & Ficklin (*El Paso Stage Line*) rijdt dagelijks van en naar alle punten in het Indiaansch grondgebied en Texas in verbinding met deze lijn.

## Landerijen.

Het grondbezit van de maatschappij bestaat uit 1,300,000 acres in Kansas en 3,100,000 acres in het Indiaansche grondgebied, de laatste ondergeschikt aan het bezit der Indianen, totdat dit geëindigd zal zijn, hetgeen niet lang zal aanhouden. <sup>1)</sup>

De landerijen in Kansas zullen spoedig ter markt worden gebracht, daar de meeste koopers landbouwers van Illinois, Iowa, Wisconsin, Minnesota en de Oostelijke staten zijn, die naar het Zuiden trekken om een milder klimaat te vinden.

Een Welsche kolonie heeft onlangs onderhandelingen aangeknoopt voor den aankoop van 46,000 acres.

Behalve dezen verkoop, is er verkocht tot den 31 Januarij ll. 138,855 acres <sup>2)</sup> voor de som van D. 705.062, zijnde gemiddeld D. 5.08 per acre.

In één enkele maand werden verleden zomer niet minder dan 173 pachthoeven verkocht, voor een gezamenlijk bedrag van D. 148,512.

De prijs van de landerijen verschilt van D. 2 tot D. 10 per acre. Zij worden verkocht met een krediet van 10 pc., betaalbaar in tien jaarlijksche termijnen, met een rentevergoeding van 10 pc.

De maatschappij beijvert zich in kleine pachthoeven aan de werkelijke kolonisten te verkoopen en den aankoop van groote landstreken door spekulantanten te voorkomen.

<sup>1)</sup> Zie hieromtrent de uitvoerige gegevens op pag. 8—43.

<sup>2)</sup> Hieronder zijn begrepen landen door de maatschappij aangekocht welke niet onder het onderpand van de 1ste hypotheek behooren. Van daar het verschil tusschen dit cijfer en het op pag. 6 genoemde.