



# **Mededeelingen omtrent de Cleveland, Mount Vernon en Delaware Spoorweg-Maatschappij**

<https://hdl.handle.net/1874/234467>

1869  
100  
mm 10068  
25/10/1869

**MEDEDEELINGEN**

OMTRENT DE

**Cleveland, Mount Vernon en Delaware  
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.  
EERSTE HYPOTHEEK  
GOUD-OBLIGATIEN.**

**INTEREST 7 PERCENT,**

BETAALBAAR HALFJAARLIJKS

op 1<sup>o</sup> Januarij en 1<sup>o</sup> Julij

**I N G O U D.**

**KAPITAAL AFLOSBAAR 1<sup>o</sup> JANUARIJ 1900.**

**I N G O U D.**

BIJEEVERZAMELD DOOR

**F. W. O E W E L.**



# MEDEDEELINGEN

OMTRENT DE

**Cleveland, Mount Vernon en Delaware**

**SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.**

**E E R S T E H Y P O T H E E K**

**GOUD-OBLIGATIEN.**

~~~~~

**INTEREST 7 PERCENT,**

BETAALBAAR HALFJAARLIJKS

op 1<sup>o</sup> Januarij en 1<sup>o</sup> Julij

**I N G O U D.**

~~~~~

**KAPITAAL AFLOSBAAR 1<sup>o</sup> JANUARIJ 1900.**

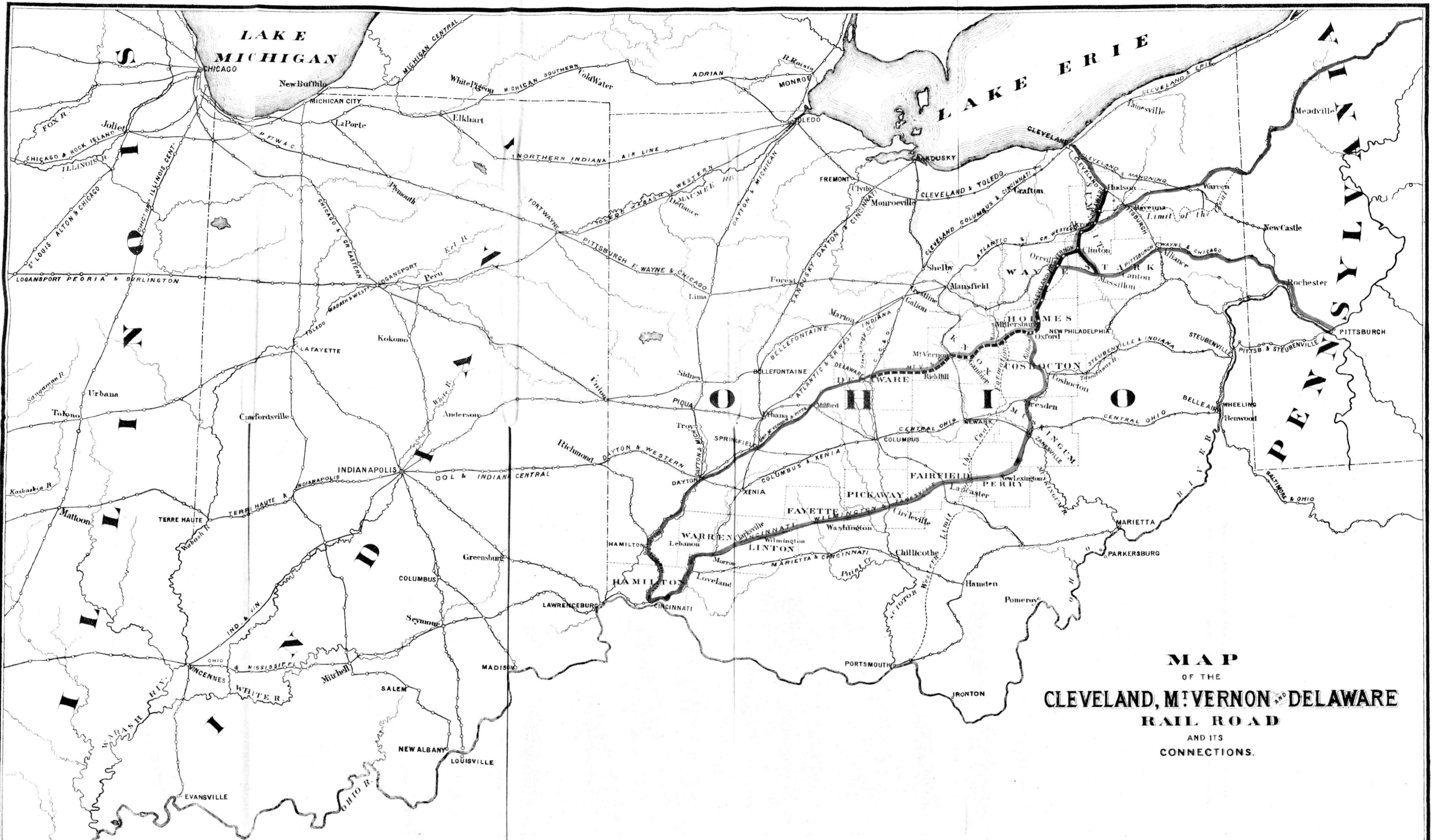
**I N G O U D.**

~~~~~

**BIJENVERZAMELD DOOR**

**F. W. O E W E L.**





**MAP**  
 OF THE  
**CLEVELAND, M. VERNON & DELAWARE**  
**RAIL ROAD**  
 AND ITS  
**CONNECTIONS.**

Copyright 1900, R. A. Reisinger, Inc.

# CLEVELAND, MOUNT VERNON EN DELAWARE

## Spoorweg-Maatschappij,

in den Staat OHIO

---

### N O T A.

---

De Pittsburgh, Mount Vernon, Columbus en London Spoorwegmaatschappij werd op 10 Mei 1869 opgericht; de beide uiteinden van dezen weg zijn Orrville in Wayne County en London, in Madison County, Ohio.

Bij acte in dato 1 November 1869 werd het gedeelte van den Springfield, Mount Vernon en Pittsburgh Spoorweg, strekkende oostelijk van Delaware door Mount Vernon in de rigting van Millersburg, eene lengte van 43 mijlen, in onbezwaard bezit overgeschreven door G. A. Jones, die hetzelfde op eene geregtelijke verkooping gekocht had, tegen betaling van 1,000 aandeele van deze Maatschappij à pari, bedragende \$ 50,000.—; en bij acte van 4 November 1869, werd eveneens door de Pennsylv-

vania en Pittsburgh-Fort-Wayne en Chicago Spoorwegmaatschappij, overgeschreven in vrijen eigendom dat gedeelte van den Cleveland, Zanesville en Cincinnati Spoorweg, hetwelk gelegen is tusschen Hudson en Millersburg met al het daarbij behoorend materieel enz. hetwelk was overgedragen aan gezegde Pittsburgh Fort-Wayne en Chicago Spoorwegmaatschappij door Geo W. Cass en John J. Marvin, die daarvan in het bezit geraakten op eene geregtelijke verkooping even als de Extension van  $3\frac{1}{2}$  mijlen weg zuidelijk van Millersburg, hetgeen na bovenvermelden verkoop plaats vond tegen betaling aan de Pennsylvania en Pittsburgh, Fort-Wayne en Chicago Spoorweg-maatschappijen van 22,000 Aandeelen van deze Maatschappij à pari, bedragende \$ 1,100,000, en bij acte van 6 December 1869 bevestigde gezegde Geo. W. Cass en echtgenoot en John J. Marvin en echtgenoot de acte van overdragt van den weg en Extension hiervoor vermeld.

---

Na den aankoop dezer wegen ging de Maatschappij voort opmeting te doen voor den aanleg van eene verbindingslijn tusschen de twee voormelde wegen als een deel van de hoofdlijn, zijnde 23 mijlen, waardoor een rechte onafgebroken weg van Hudson naar Delaware wordt daargesteld.

Op 22 December 1869 werd de naam van de Maatschappij veranderd in Cleveland Mount Vernon en Delaware Spoorwegmaatschappij, volgens besluit van de regtbank van burgerlijke zaken te Knox County, geheel volgens de statuten van voormelden Staat in dergelijke gevallen vereischt.

---



### Maatschappelijk Kapitaal.

|                                                                                   |                 |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------|----------------|
| Het Aandeelen-kapitaal is groot . . . . .                                         | \$ 1,500,000.—  |                |
| Waarmede is betaald voor de wegen en materieel<br>enz., als hiervoren omschreven. | \$ 1,150,000.—  |                |
| Werkelijke inschrijvingen door<br>inwoners langs de lijn . . . „                  | 315,000.—       |                |
| Saldo beschikbaar voor inschrij-<br>vingen of verkoop . . . . „                   | <u>35,000.—</u> |                |
|                                                                                   |                 | \$ 1,500,000.— |

### Toestand van de bestaande Wegen.

De weg van Hudson naar de steenkolenmijnen,  $3\frac{1}{2}$  mijl ten zuiden van Millersburg, eene lengte van 65 mijlen, is voltooid en in goeden toestand. — De hellingen zijn gering en de spoorbaan een der beste van den Staat, terwijl nagenoeg al de bruggen en spanningen van best metselwerk zijn. — De Stationsgebouwen, Locomotieven en Werkplaatsen zijn voldoende en goed. — De oorspronkelijke kosten van den weg en der uitrusting bedragen meer dan \$ 1,700,000.—.

### De in aanleg zijnde weg.

Van het zuidelijke einde van den bestaanden weg naar de oude spoorbaan van de vroegere Springfield, Mount Vernon en

Pittsburgh Spoorwegmaatschappij, eene lengte van 23 mijlen, is nog geen werk verrigt. Van dat punt, hetgeen 12 mijlen verwijderd is van Mount Vernon tot Delaware, eene lengte van 43 mijlen, is reeds \$ 150,000.— door die maatschappij besteed voor aanleg van de spoorbaan, en het grootste gedeelte van die werken verkeert in goeden toestand.

### Vooruitzigten van de Maatschappij.

De bloeiende steden en fabrieken, welke de weg doorloopt, en de opbrengsten, zoowel van land- als bergbouw, welke langs denzelfden worden verkregen, zijn de beste waarborgen voor de levensvatbaarheid der maatschappij.

### De Steden.

Cleveland, naar welke stad het transport in noordelijke rigting zich zal rigten, heeft 75,000 inwoners en gaat met rassche schreden in bevolking en bloei vooruit.

Het is de grootste stad aan de meeren tusschen Buffalo en Chicago en de voornaamste handelsplaats van het noordelijk en middengedeelte van den Staat.

Hudson, het noordelijke uiteinde van den weg, is eene gemeente van 1000 inwoners en ligt aan den Cleveland en Pittsburgh spoorweg, 26 mijlen zuidoostelijk van Cleveland.

Cuyahoga Falls is eene gemeente zeven mijlen ten Zuiden van Hudson, heeft 2,000 inwoners en groote papier- en andere fabrieken.

Akron, de districtszetel van Summit County, is eene stad van 12,000 inwoners en 6 mijlen zuidelijk van Cuyahoga Falls gelegen aan den Atlantic en Great-Western Spoorweg.

De handel van deze stad, ontstaan door de groote geldbelegging in verschillende soorten van industriële ondernemingen, is aanzienlijk. De handel in ontvangene en verzondene goederen gedurende het jaar 1868 staat, volgens het verslag van de Handelscommissie in dato April 1869, gelijk met 29,978 wagenvrachten, en de omzet gedurende 1869 wordt nog aanzienlijk grooter geschat.

Het gezamenlijke kapitaal, in industriële ondernemingen belegd, bedraagt meer dan \$ 2,500,000.

Clinton, is eene gemeente van 500 inwoners en ligt 14 mijlen zuidelijk van Akron aan het verbindingspunt van de Massillon tak.

Orrville is eene bloeiende gemeente van 1500 inwoners en ligt aan den Pittsburgh, Fort-Wayne en Chicago Spoorweg. Het is uitstekend gelegen voor fabriekwezen en zijne plaatselijke voordeelen zijn bekend en zullen spoedig de aandacht trekken.

Millersburg is de districtszetel van Holmes County en heeft 2500 inwoners. Onlangs werd eene groote fabriek met een maatschappelijk kapitaal van \$ 200,000 in deze stad opgericht en zij draagt reeds de kenteekenen van duurzaamheid en voorspoed.

Gambier is eene gemeente van 1500 inwoners en vijf mijlen ten oosten van Mount Vernon gelegen. Het is de zetel van Kenyon College en het theologische Seminarie van de Protestantsche Episcopale

kerk van Ohio en van de voorbereidende scholen. Deze inrigtingen zijn rijkelijk begiftigd en in bloeienden staat en trekken een groot getal bezoekers gedurende verschillende jaargetijden. Het aantal studenten is gemiddeld twee honderd.

Mount Vernon is eene stad, welke meer dan 6000 inwoners telt en is de districtzetel van Knox County. Zij is gelegen aan den Sandusky Mansfield en Newark Spoorweg. Er zijn drie meelmolens, twee wollen goederen fabrieken, een oliemolen en twee ijzergieterijen en stoomwerktuigfabrieken; de twee laatstgenoemden behooren tot de grootste en beste in den Staat. Het afgeleverde werk door een van haar bedroeg in het afgelopen jaar meer dan \$ 380,000.

Delaware, is eene stad die meer dan 6000 inwoners bevat en de districtszetel is van Delaware County. Ze ligt aan den Cleveland Columbus en Cincinnati Spoorweg, en aan de verbinding van den Springfield tak van dien weg. Ze is de voornaamste plaats ter opleiding van jongelieden voor de Methodistische Episcopale kerk van den Staat. Het College en Seminarie aldaar is in welvarenden toestand, zeer bezocht en telt gemiddeld 550 studenten. Verder zijn daar in volle werking eene ijzergieterij, een touwslagerij, een zakkenweverij met een kapitaal van \$ 150,000.— en een oliemolen. Deze laatste behoort tot de beste en meest volmaakte in het Westen.

De vijf graafschappen, welke de weg doorsnijdt, bevatten eene bevolking van meer dan 175,000 inwoners.

## De Opbrengsten van den landbouw.

Deze bedragen meer dan in eenig ander deel van den Staat Ohio. De vallei Owl Creek, waarin Mount Vernon is gelegen, is beroemd om hare vruchtbaarheid. Over het algemeen zijn de boerderijen van gemiddelde grootte en worden zij goed bebouwd.

Wanneer de weg voltooid is tot Mount Vernon en Delaware, zal hij de kortste zijn naar Pittsburgh en Cleveland voor eene groote uitgestrektheid land, dat alsnog zeer spaarzaam bedeed is met Spoorwegen, en dus kan redelijkerwijze verwacht worden dat de bloei van deze groote en vruchtbare streken daardoor aanzienlijk zal vermeerderen.

De schapenwol van de twee Graafschappen Knox en Delaware leverde in het laatste jaar meer dan 2,000,000 ponden.

---

## Delfstoffelijke Opbrengsten.

Dat Holmes County als het ware overvloedt van IJzererts, is eene welbekende daadzaak, en nu de voltooiing van den weg verzekerd is, beraamt men reeds plannen tot oprigting van ijzermelterijen. Dat dergelijke ondernemingen, in streken als deze, rijk aan IJzererts en Steenkolen, en waar de dagelijksche behoeften betrekkelijk goedkoop zijn, met goed gevolg kunnen gedreven worden, is zeker.

De wezenlijke hartader voor den zekeren en toenemenden bloei van den weg is de

### Steenkool.

De westelijke grens van de steenkolen-bedden in Ohio is op de aangehechte kaart met stippen aangeteekend. — Een weinig ten Zuiden van Akron gaat de hoofdlijn de Steenkoolvelden in en verlaat ze nabij Orrville, doch keert zeven mijlen noordelijk van Millersburg daarin terug en doorloopt ze ter lengte van omstreeks 20 mijlen, alvorens ze voor goed te verlaten.

De steenkoolbeddingen in de nabijheid van Clinton zijn van voldoende dikte en om hunne goede hoedanigheid en groote oppervlakte bekend.

De mijnen in de onmiddellijke nabijheid van Akron leverden in 1868 eene hoeveelheid van 129,000 tonnen en de getaxeerde opbrengst in 1869 was 350,000 tonnen.

Te Fredericksburg, 7 mijlen ten noorden van Millersburg en aan het tegenwoordige uiteinde van den weg,  $3\frac{1}{2}$  mijlen ten zuiden van Millersburg, zijn uitmuntende kolenlagen geopend en de voorloopige werkzaamheden tot hare exploitatie in de nabijheid van Millersburg aangevangen. — Verscheidene lagen in verschillende dikten van vier tot vijf voet, en een zelfs van zeven voet dik, zijn in bewerking. — De uitgestrektheid en de hoedanigheid der Steenkolenvelden ten zuiden en westen van Millersburg, waaraan door den aan te leggen weg eene markt wordt geopend zoowel naar het noorden als naar het westen, zijn zoodanig dat zij voor geruimen tijd in de groote en steeds toenemende behoeften van eene aanzienlijke uitgestrektheid land

zullen kunnen voorzien. — De onschatbare waarde daarvan kan alleen op den juisten prijs gesteld worden door hen, wien het bekend is welke schaarschte er heerscht aan brandstoffen, ten gevolge van de snelle verdwijning der bosschen tot bouwland. — Niet alleen dat de bewoners der steden en dorpen de Steenkolen gebruiken omdat zij goedkooper zijn dan hout (kostende slechts 25 c. per bushel) maar zelfs zeer vele boeren gebruiken steenkolen om hunnen schralen houtvoorraad zoo veel doenlijk te sparen. Het steenkolenverbruik in Mount-Vernon gedurende het vorige jaar was meer dan 1000 kar vrachten, niettegenstaande de bovenmatig hooge vracht van 7 c. per ton en per mijl, welke de Baltimore en Ohio Spoorweg-maatschappij van Newark naar Mount Vernon berekent.

---

### De Massilon-tak,

welke zich van Massilon, eene stad van 8,000 inwoners, uitstrekt tot Clinton, ter lengte van 13 mijlen, — Massilon ligt aan den Pittsburgh, Fort-Wayne & Chicago Spoorweg. — Deze tak werd gebouwd hoofdzakelijk met het doel om den uitgestreken en kostbaren steenkolenvoorraad, welke tusschen deze twee plaatsen voorhanden is, te ontginnen.

Deze tak zal geëxploiteerd worden door de Maatschappij, krachtens een huurcontract voor 99 jaren. Deskundigen, werkzaam bij de steenkolennijnen, waarvan reeds vier in werking zijn, begrooten de opbrengst der mijnen op meer dan 400,000 tonnen in het jaar. De proeven, genomen gedurende de maanden Januarij en

Februarij 1870, met een nog niet in alle opzigten voldoende weg, noch voldoende bewerking der mijnen, hebben de bewijzen geleverd, dat bovenvermelde hoeveelheid niet te hoog geraamd is.

De langs dezen tak ontgonnen Steenkolen zullen eene geregelde markt in Cleveland vinden, en moeten te dien einde 27 mijlen vervoerd worden over de hoofdlijn, namelijk van Clinton naar Hudson.

Dit vervoer alleen zou voor de Maatschappij \$ 270,000.— per jaar opleveren, hetgeen na aftrek der kosten van bewerking en betaling der huurpenningen (de vracht aannemende op den lagen prijs van  $2\frac{1}{2}$  c. per ton en per mijl) eene netto opbrengst van \$ 108,000.— per jaar zou zijn of nagenoeg de interest op de geheele Hypothecaire schuld. — Voegt men hierbij de opbrengsten voor het transport van andere goederen en passagiers van zulk eene bloeiende fabriekstad als Massilon is, en allen twijfel valt weg, dat deze tak een voedingslijn van het grootste belang voor de Maatschappij is.

**Een tweede belangrijk voordeel** voor de Maatschappij is de inkoop, onlangs gedaan door een belanghebbende in de Pennsylvania Spoorwegmaatschappij, van den Wilmington & Zanesville-Spoorweg, waardoor de voltooiing verzekerd wordt van de schakel tusschen Zanesville en Millersburg.

Eene Commissie heeft zich alreeds gevormd voor de uitvoering van dat plan, en het bouwen van den weg zal binnen kort van Zanesville naar Dresden aanbesteed worden.

Deze schakel zal de maatschappij al het vervoer aanbrengeu



over het meer Eric van zeven graafschappen over eene lengte van meer dan 60 mijlen welke tot nog toe geene aansluiting per spoor met Cleveland of eenige andere haven van het meer bezat.

Deze graafschappijen, Coschocton, Muskingum, Perry, Fairfield Pickaway, Fayette en Clinton worden door geene andere in dezen Staat overtroffen in rijkdom, zoowel op delfstoffelijk als landbouwgebied.

De weg doorsnijdt de hoofdplaatsen Coschocton, Zanesville, New-Lexington Lancaster, Circleville, Washington en Wilmington met eene bevolking van 1500 tot 15000 inwoners. Eenige dezer steden hebben vele fabrieken.

De graafschappen zijn voor het grootste gedeelte zeer bevolkt, Cleveland zal te voorzien hebben in de behoeften aan timmerhout, koopmansgoederen, visch enz. voor de bevolking dezer graafschappen. terwijl van den anderen kant naar die plaats zullen vloeijen Steenkolen en andere delfstoffen, vee en granen.

Zonder twijfel zullen deze graafschappen ruim bijdragen tot het toekomstige goederen- en passagiers-vervoer van de Maatschappij.

---

### **De aansluitingen.**

Te Hudson sluit de weg aan den Cleveland & Pittsburgh Spoorweg, en de belangen der beide Maatschappijen zijn zoo klaarblijkelijk afhankelijc van elkander tot het bestendigen der tegenwoordig bestaande tariefregeling, dat er geene waarschijnlijkheid bestaat dat de Maatschappij zal genoopt worden eene eigene lijn naar de stad Cleveland te bouwen.

Te Akron sluit de weg aan den Atlantic & Great Western

Spoorweg, waardoor voor reizigers en goederen eene concurrerende lijn naar de oostelijk gelegene steden bestaat.

Te Orrville sluit de weg aan den Pittsburgh, Fort Wayne & Chicago Spoorweg, welke geëxploiteerd wordt door de Pennsylvania Spoorwegmaatschappij, die  $\frac{11}{15}$  gedeelten der Aandeelen dezer Maatschappij bezit en dus in haar eigen belang in elk opzicht de welvaart der Maatschappij zal bevorderen.

Te Mount-Vernon sluit de weg aan den Sandursky Mansfield en Newark-Spoorweg, welke geëxploiteerd wordt door de Baltimore Ohio en Spoorwegmaatschappij.

De aanleg van dezen weg zal waarschijnlijk aan de laatstgenoemde Maatschappij een gedeelte van het vervoer ontnemen, hetgeen tegenwoordig door haar genoten is. Daarentegen zal waarschijnlijk dit verlies weder vergoed worden door meerder vervoer van steenkolen en andere goederen naar deze lijn.

Te Delaware sluit de weg aan den Cleveland, Columbus en Cincinnati Spoorweg en deszelfs zijtak naar Springfield.

De behoeften van den handel en de rigting, welke deze blijkbaar neemt zullen zonder twijfel spoedig eene gunstige onderlinge vrachtregeeling met die Maatschappij in het leven roepen waardoor geëxploiteerde aansluitingen naar alle rigtingen west en zuidelijk van Delaware zullen worden verkregen. Mogt zulks intusschen zich niet bevestigen, alsdan zullen, des noodig, andere aansluitingen gezocht of gemaakt worden.

---

### Het rollend Materieel.

Bestaat op dit oogenblik in: 6 Locomotieven, 6 Bagagewagens, 6 Passagierswagens, 150 Goederen- en kolenwagens.

---

### Het tegenwoordige Vervoer.

De ontvangsten van den weg gedurende het jaar 1869 bedroegen \$ 180,000.—

Het vervoer gedurende de laatste drie maanden, zonder eenige wezenlijke bijdragen uit de hiervoren gemelde bronnen van inkomsten, duidt eene vermeerdering der Bruto-Ontvangsten boven die van het vorige jaar met 18 percent aan. Op dezen grondslag zouden, zonder eenige verbetering door de nieuwe bronnen van vervoer, de ontvangsten alreeds \$ 212,000.— bedragen. Wanneer men hierbij voegt het vervoer, dat redelijkerwijze kan verwacht worden van de Massilon-tak en van de kolenmijnen bij Millersburg (die weldra in volle werking zullen zijn) en van de uitbreiding van den weg naar Mount Vernon en Delaware, kan met vertrouwen verwacht worden dat de ontvangsten niet alléén voldoende zullen zijn om de renten te betalen op eene schuld van \$ 1,500,000.— maar behalve dien een dividend voor de aandeelhouders zullen opleveren.

---

## Voltooiing van den weg.

### *Waarschijnlijke kosten van Aanleg*

Getaxeerde kosten voor gelijkmaking :

|                                                                                 |                |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 67½ mijlen (niets in rekening brengende voor het reeds<br>gedane werk). . . . . | \$ 500,000.—   |
| Rails en arbeidsloon voor het leggen. . . . .                                   | \$ 675,000.—   |
| <i>Bronnen van Ontvangst.</i>                                                   | \$ 1,175,000.— |
| Plaatselijke Inschrijvingen \$ 315,000.                                         |                |
| Eerste Hypothecaire.                                                            |                |
| Obligatiën, . . . . .                                                           | \$ 1,300,000.  |
|                                                                                 | \$ 1,615,000.— |

Uit deze cijfers blijkt dat nog een ruim bedrag overblijft voor aanschaffing van rollend materieel, enz. enz.

**De Hypothecaire Schuld** bedraagt slechts \$ 1,500,000.

De geheele lengte van den weg zal 132½ mijlen zijn, dus de schuld slechts iets meer dan \$ 11,000 — per mijl.

Door de uitgifte dezer Obligatieschuld van \$ 1.500.000, worden alle lasten en bezwaren, die op de bezitting rusten, opgeheven, zoodat deze Obligatiën in wezenlijkheid zijn eene Eerste en Eenige Hypotheek op dezelve. — De betaling der nog uitstaande Obligatiën van Cass en Marvin bedragende slechts \$ 143.000, en de betaling daarvan is door de Pennsylvania Spoorweg overgenomen en heeft deze Maatschappij daarvoor als waarborg ontvangen \$ 200,000 in Obligatiën van de bovenvermelde \$ 1.500,000, met het recht deze of zooveel daarvan als zal blijken noodig te zijn te

verwisselen of te verkoopen tot intrekking der gezegde uitstaande Obligatiën. — De Obligatiën zijn in 3 soorten, als:

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| 1000 stuks à \$ 1000. | \$ 1,000,000. |
| 900 „ „ „ 500. „      | 450,000.      |
| 500 „ „ „ 100. „      | 50,000.       |
|                       | \$ 1,500,000. |

Alle Obligatiën zijn gedateerd van 1 Januari 1870 en vervallen 1<sup>o</sup>. Januarij 1900, met rente ad 7%, betaalbaar halfjaarlijks. Hoofdsom en renten zijn betaalbaar in goud.

---

### Soliditeit en Waarborgen van de Obligatiën.

De wettigheid van het bestaan der Maatschappij, het regt van eigendom van hare bezittingen en de geldigheid en deugdelijkheid van hare hypothecaire schuldbrieven, zijn door voldoende bewijsstukken gestaafd.

Hier onder volgt de regtskundige beschouwing van den Wel-Edel Gestr. Heer Rufurs P. Ranney, vroeger Opperregter van het Hoog Geregts-hof in den Staat Ohio en een der bekwaamste regtskundigen der Vereenigde Staten.

*Cleveland, Ohio, 4 Maart 1870.*

Wel-Ed. Gestr. Heer R. C. HURD,

*President van de Cleveland, Mount  
Vernon & Delaware Spoorweg-  
Maatschappij.*

Wel-Ed. Gestr. Heer !

Ter voldoening aan uw verzoek heb ik de organisatie van Uwe Maatschappij zoowel als de eigendomsbewijzen van den weg, van Hudson in Summit County tot Delaware in Delaware County Ohio, benevens de formule der Obligatie en de Hypotheekacte onderzocht, en ben overtuigd dat de organisatie der Maatschappij geheel volgens de wetten van den Staat Ohio is, dat het eigendomsrecht op den weg tusschen bovengenoemde plaatsen gelegen en verpand, bij Hypotheek wettig en regtmatig is, en dat de Obligatiën en de Hypotheek in behoorlijken wettigen vorm zijn opgemaakt.

Gaarne voeg ik hierbij nog, dat mij de landstreek waardoor de weg loopt, sedert lange jaren bekend is en met het oog op de vruchtbaarheid der gronden en bloeiende zaken in Hudson en Millersburg, den overvloed van steenkolen langs den weg en de steeds toenemende vraag voor deze naar beide rigtingen, zoowel noorden en zuiden van den weg; en eindelijk den betrekkelijk weinig bezwaarden toestand der bezitting beschouw ik deze schuldbrieven

als een onbetwistbaar en voldoende onderpand voor de Obligatiehouders.

*Geheel de Uwe,*

R. P. RANNEY.

De gunstige beoordeeling van Regter Ranney wordt volkomen bevestigd door de meening der Trustees, J. Edgar Thomson, President van de Pennsylvania Spoorweg-Maatschappij, en Geo. W. Cass, President van de Pittsburgh, Fort Wayne en Chicago Spoorweg-Maatschappij, welke luidt als volgt :

15 Maart 1870.

De oorsprong en organisatie der Cleveland, Mount Vernon en Delaware Spoorweg-Maatschappij zijn ons bekend; ook de weg voor zooverre deze af is, het rollend materiëel, vervoer, en de ontworpen uitbreiding van hare lijn, het daarop alreeds verrigte werk en de ondersteuning in loco verstrekt om de voltooiing te verzekeren. Wij hebben de betrekking van Trustees aangenomen voor hare hypotheekschuld van \$ 1,500,000, welke de eenige schuldenlast zal zijn op de geheele bezitting, in de volkomene overtuiging van het welslagen dezer onderneming. Wij beschouwen de schuldenlast, bedragende slechts \$ 11,000 per mijl, als gering en de Obligatiën als ruimschoots gedekt en bevelen deze gerustelijk den kapitalist als eene zekere geldbelegging aan.

G. W. CASS.

J. EDGAR THOMSON.

### Recapitulatie.

Uit het vorenstaande blijkt, dat de Cleveland Mount Vernon en Delaware Spoorweg-Maatschappij bezit :

65½ mijl spoorweg in werking, met stationsgronden en gebouwen, werktuigloodsen en rollend materieel, als :

6 locomotieven.

6 Passagierswagens.

6 Bagagewagens.

150 Goederen- en kolenwagens.

De primitieve koopprijs hiervoor bedroeg meer dan \$ 1,700,000.

Er blijkt ook dat in zijn onvolledigen toestand, zonder eenige aansluiting zuidwaarts, zonder doorvervoer en met de steenkolen-exploitatie in hare geboorte, de Ontvangsten in 1869 \$ 180.000 bedroegen.

De maatschappij bezit bovendien

43½ mijlen gelijkgemaakten weg, en heeft dus nog slechts

23½ dito nieuwen weg te maken, waardoor zij door

bijvoeging van bovenstaande

65½ mijl

Totaal 132½ mijlen zal bezitten, benevens

13 dito Massilon-tak, gehuurd

zijnde 145½ mijlen weg, gedeeltelijk reeds in exploitatie en binnen kort geheel in werking, in eene vruchtbare streek, met fabriek-inrigtingen van verschillenden aard voorzien en rijk in delfstoffen en landbouw.

De onderneming is onder bescherming en begunstiging van de Pennsylvania Spoorwegmaatschappij, welke ook de Pittsburgh Fort



Wayne & Chicago Spoorweg exploiteert, en het contract dezer laatste Maatschappij met de Cleveland & Pittsburgh Spoorweg Maatschappij waarborgt eene zeer gemakkelijke aansluiting met Cleveland.

Het wezenlijke belang van al deze lijnen gebiedt als ware het de bevordering van de belangen der Cleveland Mount Vernon & Delaware Spoorwegmaatschappij, en het onmiskenbaar gevolg daarvan moet zijn eene aanzienlijke vermeerdering van vervoer over haren weg.

Een blik op de aangehechte kaart wijst ten duidelijkste aan, dat deze lijn door de voltooiing, van eene eenvoudige lokale lijn, welke afhankelijk is van de voortbrengselen der streck die ze doorloopt, tot een hoofdlijn zal worden gemaakt, die het transit-vervoer geniet van afgelegene punten zoowel in noordelijke als zuidelijke rigting.

Het geheele kapitaal der Maatschappij zal bestaan in :

Aandeelen \$ 1,500,000.

Obligatiën „ 1,500,000.

Te zamen \$ 3,000,000.

of \$ 22,600 per mijl, terwijl de Obligatie-schuld slechts \$ 11,300 zal bedragen.



**Copy van de Obligatie.**

UNITED STATES OF AMERICA.

STATE OF OHIO.

*CLEVELAND, MOUNT VERNON AND DELAWARE  
RAIL-ROAD COMPANY CONSOLIDATED FIRST  
MORTGAGE BOND.**Principal and interest payable in gold coin, free from any  
U. S. Government tax.*

The Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company promises to pay to John Edgar Thomson and George W. Cass, or bearer, one thousand dollars in gold coin of the United States of America, at its agency in the City of New-York, on the first day of January, A. D. nineteen hundred, with interest at the rate of seven per cent. per annum, payable semi-annually, at the same place, in the like gold coin, free from U. S. Government tax, on the first days of January and July in each year, on the presentation and surrender of the interest coupons annexed hereto as they severally become due.

This bond is one of an issue amounting in the aggregate to fifteen hundred thousand dollars, and consisting of one thousand bonds of one thousand dollars each, numbered consecutively from 1 to 1,000, inclusively; and nine hundred bonds of five hundred dollars each, numbered consecutively from 1 to 900, inclusively and five hundred bonds of one hundred dollars each, numbered consecutively from 1 to 500, inclusively; the payment of all which bonds is equally secured by a consolidated First Mortgage or Deed of Trust, duly executed to said John Edgar Thomson and George W. Cass, both of the State of Pennsylvania, Trustees, conveying

to them the rail-road of said Company, extending from Hudson to Delaware, in the State of Ohio, a distance of one hundred and thirty-two miles, (of which sixty-five miles are completed and in successful operation, and the residue partially graded,) together with the equipments and appurtenances of said railroad, and the rights, franchises and net income of said Company. This bond is transferable by delivery; but it may be registered as to its ownership on a registry to be kept by the Company. After a registry of ownership, certified hereon by the Transfer Agent of the Company, no transfer shall be valid unless made on the books of the Company, except if the last transfer be to bearer, transferability by delivery shall be restored, subject to successive registrations and transfers to bearer, as aforesaid, at the option of any lawful holder. This bond is further authenticated by the endorsement of said Trustees hereon.

In witness whereof, the said Rail Road Company has caused its corporate seal to be affixed hereto, and the same to be attested by the signatures of its President and Secretary, and has also caused the annexed coupons to be signed by its Secretary.

Done at Mount Vernon, Ohio, on the first day of January, A. D. 1870.

[SEAL.]

R. C. HURD, *President.*

J. S. DAVIS, *Secretary.*

[Copy of Coupon.]

The Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company will pay the bearer thirty-five dollars in U. S. gold coin, at its Agency in the City of New-York, on the first day of July, 1870, being six months interest due on that day on bond No.

J. S. DAVIS, *Secretary.*

**[Copy of Trustees' Certificate.]**

The undersigned hereby certify, that this bond is one of the series of bonds, amounting in the aggregate to fifteen hundred thousand dollars, referred to in and secured by the within mentioned consolidated First Mortgage or Deed of Trust.

G. W. CASS,  
J. EDGAR THOMSON, } *Trustees.*

The \$ 500 and \$ 100 bonds are in the same form as the \$ 1,000 bond, of which the foregoing is a copy.

### Copy van de Hypotheekacte.

THIS INDENTURE, made this eighteenth day of February, A. D. eighteen hundred and seventy, between the Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company, a corporation of the State of Ohio, party of the first part, and John Edgar Thomson, of the City of Philadelphia, and George W. Cass, of the City of Pittsburgh, in the State of Pennsylvania, party of the second part, witnesseth: That whereas, the Board of Directors of the party of the first part, at a meeting held at the office of said Company, in the City of Mount Vernon, in the State of Ohio, on the seventh day of December, A. D. eighteen hundred and sixty-nine, determined that it was expedient for said corporation to borrow the sum of one million five hundred thousand dollars, to aid in the construction of its rail road, and to procure equipment and machinery to operate the same, and to discharge a previous incumbrance, hereinafter mentioned, and did, among other things, pass the following resolutions, viz.:

1 *Resolved*, That a series of the bonds of this Company, and a mortgage to secure the same, be prepared under the superintendence of the President; that such series of bonds shall not exceed, in the aggregate, the sum of fifteen hundred thousand dollars, and shall be of the following denominations:

One thousand bonds of one thousand dollars each, say one million dollars; nine hundred bonds of five hundred dollars each, say four hundred and fifty thousand dollars; and five hundred bonds of one hundred dollars each, say fifty thousand dollars. The

principal money of each bond shall be made payable to John Edgar Thomson and George W. Cass, or bearer, on the first day of January, A. D. 1900, in the gold coin of the United States of America, at the agency of the Company in the City of New-York, with interest thereon at the rate of seven per cent. per annum, payable in the like gold coin, to bearer, at the same place, semi-annually, on the first days of January and July in each year, until the principal is paid, according to interest warrants or coupons annexed to said bonds; each denomination of said bonds to be consecutively numbered, beginning with number one; and all of said bonds, without reference to the order in which they are numbered or the time they are issued, shall stand upon an equality, and there shall be no priority as to lien or payment of one over another.

2. *Resolved, further,* That a mortgage deed to secure the payment of said bonds and coupons be also prepared under the superintendence of the President, to be made by this Company, which shall cover and include the road of this Company from Hudson, in Summit County, to Delaware, in Delaware County, whether made or to be made, acquired or to be acquired, and all the property, real and personal, of this Company, whether now owned or hereafter to be acquired, used or appropriated for the operating or maintaining the said road, extending from Hudson to Delaware, as aforesaid, and all the privileges and franchises of this Company for the holding, operating and maintaining the same; and shall also include a pledge of the income of said road.

3. *Resolved,* That John Edgar Thomson, of Philadelphia, and George W. Cass, of Pittsburgh, in the State of Pennsylvania, be, and they are hereby designated and appointed as grantees and trustees in said mortgage.

4. *Resolved.* That said series of bonds, when prepared, shall be signed by the President and countersigned by the Secretary, and sealed with the seal of the Company; and the coupons shall be evidenced by the signature of the Secretary engraved thereon; and the said mortgage shall be signed by the President and Secretary, and the seal of the Company be thereto affixed, and the execution thereof be acknowledged by the Company by its President, and that the same be recorded in the various counties through or in which said road and property so to be mortgaged runs or is situate.

5. *Resolved.* That \$ 200,000 of said bonds be delivered to the Pennsylvania Rail-Road Company, to be used, as far as may be necessary, to retire by exchange or sale, the outstanding bonds of George W. Cass and John J. Marvin, amounting to \$ 143,000, the payment of which has been assumed by the Pennsylvania Rail-Road Company.

Now therefore, the said party of the first part, in consideration of the premises, and of one dollar to it paid by the said party of the second part, the receipt whereof is hereby acknowledged, doth hereby grant, bargain, sell and convey to the said party of the second part, and to the survivor of them, and to the heirs and assigns of such survivor, and to their successors in this trust, all and singular the entire rail-road of said party of the first part, extending from Hudson, in Summit County, State of Ohio, to Delaware, in Delaware County, in the same State, whether made or to be made, acquired or to be acquired, and its franchises, equipment, property, tolls and interest, that is to say, the lands and tenement, hereditament, fixtures, goods and chattels of said Company; its property, rights, privileges, interest and estate of every description and nature, its rails, ties, fences, buildings and cree-



tions; its rights of way, cars, engines, tools and machinery; its rents, reservations and reversions of every nature, including all the property which said party of the first part now possesses or may hereafter acquire, with the benefit of all contracts which said party of the first part hath made or by assignment or succession hold, or may hereafter make or have either in law or equity; and the right of all tolls, income, issues, profits and interest which may hereafter accrue to the said party of the first part from any source whatever. Provided, however, that the grant and conveyance aforesaid shall not include, nor operate to transfer, nor be held to prohibit the party of the first part from selling and conveying, free from the lien of this instrument, any land which said Company now owns, or may hereafter own, that is not and cannot be advantageously used for any purpose incident to the management and business of said rail-road Company, or to the repair of its road, nor be held to prohibit said party of the first part from applying any money or personal property belonging to said Company to the construction and repairs of said road or its appurtenances, or to its current expenses, or to the purchase of the necessary equipment, tools and machinery, or the renewal thereof; and the Board of Directors of said Company may also lawfully distribute such net annual income or profits to stockholders, after paying the interest of said bonds as shall accrue beyond said interest.

*To have and to hold* the premises, interest, rights and estates so granted unto the said party of the second part, and to the survivor, of them, and to the theirs and assigns of such survivor, and their successors in this trust, on the trusts, limitations, terms and conditions following, that is to say:

*First.* — For the security of the payment to such persons or

corporations as may be the holders thereof, of the series of bonds referred to in said resolutions of the Directors of the party of the first part, hereinbefore set forth, which bonds are of the following denominations and amounts, that is to say: One thousand bonds for the sum of one thousand dollars each, and amounting to one million dollars; nine hundred bonds for the sum of five hundred dollars each, and amounting to four hundred and fifty thousand dollars; and five hundred bonds for one hundred dollars each, amounting to fifty thousand dollars, making in the aggregate fifteen hundred thousand dollars, and all bearing date January first, A. D. eighteen hundred and seventy, and as to the principal sum, are payable to the said John Edgar Thomson and George W. Cass, or bearer, at the agency of the said party of the first part in the City of New-York, in the gold coin of the United States of America, on the first day of January, A. D. nineteen hundred, with interest thereon at the rate of seven per cent. per annum, payable in the like gold coin, at the same place, semi-annually, on the first days of January and July in each year, until the principal is paid to the bearer, of the interest warrants or coupons annexed to said bonds respectively, all which bonds are signed by the President, countersigned by the Secretary, and sealed with the corporate seal of the said party of the first part, and the interest coupons are evidenced by the signatures of the Secretary engraved thereon.

*Second.* — And for the better assuring and confirming the title and power of the said party of the second part, and the survivor of them, and their successors in this trust, and especially in relation to such property, interest and rights hereafter accruing to or acquired by said Company, and intended to pass by this conveyance, the said party of the first part hereby covenants with the said party of the second part, and the survivor of them, and their

successors in this trust, that at any time hereafter, and as often as may be required by the person or persons holding the above granted estate in trust, the said Company will do such acts and make such further assurances in law as such trustee or trustees shall, by counsel learned in the law, be reasonably advised are necessary for or tend to the better carrying out of the object of the parties to this mortgage or deed of trust.

*Third.* — In case of default made by the said Company in payment of any money, either principal or interest, secured by this mortgage, the said party of the first part hereby covenants and agrees, that within six months after such default shall have been made, (the same default still continuing,) the said Company, on demand of the trustee or trustees for the time being, shall surrender to him or them the actual possession of the herein granted and demised premises, to have, hold and use the same, operating by his or their superintendents, managers or agents, the said rail-road, and conducting the business thereof, and making from time to time all repairs and replacements, and such useful alterations, additions and improvements thereto, as may seem to them or him to be judicious, and to collect and receive all tolls, freights, incomes, rents, issues and profits of the same, and of every part thereof; and after deducting the expenses of operating said rail-road and conducting its business, and of all the said repairs, replacements, alterations, additions, and improvements, and all payments which may be made for taxes, assessments or other liens prior to the lien of these presents, as well as a just compensation for their or his own services, to apply the moneys arising as aforesaid to the payment of interest due on said bonds, to the persons holding the coupons evidencing the right to such interest, ratably and without discrimination or preference; it being hereby declared that all of said bonds, without reference to the order in which they are numbered, or the thime they are issued, shall

stand on an equality, neither having any priority over others as to lien or payment.

*Fourth.* — And the said party of the first part doth herewith and hereby give its warrant of attorney, irrevocable, bij which, in case of default by said Company to make payment of any sum of money, either principal or interest secured by this mortgage, for the period of six months after the same shall have become due and payable, the said Company doth authorize any lawful attorney at law, or solicitor in chancery of the State of Ohio, after notice to said Company as hereinafter provided, to enter the appearance of said Company without process in any court of competent jurisdiction to any petition or bill filed by the trustee or trustees for the time being, for the foreclosure and sale of the premises by this deed granted and conveyed, or any part thereof; and, if requested by said trustee or trustees, to consent, on behalf of said Company, that a Receiver be appointed forthwith, by order of said court or some judge thereof, to take possession of said road, or any part thereof, and of all or any of the property real or personal, hereby conveyed, and of all or any of the effects, books, business or papers of said Company, upon such terms as said court or judge may prescribe; provided, however, that said trustee or trustees shall not demand the surrender of possession of said property, or file a petition or bill for the foreclosure and sale of said premises, unless the same is requested in writing by holders in the amount of five hundred thousand dollars of said bonds, at their par value, nor shall any judgment, order or decree, as aforesaid, be made or rendered until after thirty days' written notice of the time and place of applying for the same shall first be given to said Company. And it is further agreed, by the party of the first part, that in case the said Company, for the term of six months, shall make default of the payment of said interest

warrants or coupons, or any of them, then the whole principal money contained in the said bonds shall become due and payable. And it is further agreed by the party of the first part, that the proceeds of the sale hereinbefore mentioned shall be applied, first, to paying said trustee or trustees all reasonable charges and expenses, and to indemnify him or them from all liability as trustee; secondly, to paying the holders of said bonds in full or in equal proportions, the principal and interest of said bonds, and, lastly to pay the surplus, if any, to said Company, or otherwise as said said court may direct.

*Fifth.* — It is mutually agreed by and between the parties hereto, as a condition on which the parties of the second part have assented to these presents, that said trustees shall be responsible for gross negligence or wilful default only; that they shall not be in any manner responsible for any default or misconduct of each other; that they shall not be held obliged by the terms of this instrument to demand and take actual possession of and operate the road and premises hereby granted and demised, except at their own option; that said trustees, or the survivor of them, or their successors in office, shall not be required to act in the execution of any of the other trusts hereby created, unless the parties requesting their action shall give them sufficient indemnity against the charges and expenses to be incurred; that the said trustee or trustees shall be entitled to receive a reasonable allowance for any service which may be rendered by them or him in the execution and enforcement of the trusts hereby created, and for all expenses, counsel fees and other necessary charges to which they or he may be subject; that either of said trustees may resign and discharge himself of the trust created by these presents, by notice in writing to the party of the first part, and the remaining trustee, if there be such, three months before such resignation shall take effect, or

such shorter time as they may accept as adequate notice, and upon the due execution of the conveyance hereinafter required. If one only of said trustees shall resign, he shall immediately execute a deed of conveyance, to vest in the remaining trustee solely and upon the trusts herein expressed, all the property, rights and franchises which may at the time be held upon such trusts. If the remaining trustee shall also resign, he shall immediately execute a deed of conveyance, to vest in such new trustee as shall be appointed as hereinbefore provided, and upon the trusts herein expressed, all the property, rights and franchises which may be at that time held upon said trusts. Upon the decease, resignation or inability to act of both of said trustees, or of any other trustee hereinafter duly appointed as successor, any court of competent jurisdiction is hereby authorized to appoint a trustee in the place of such deceased, disabled or resigned trustee, on application by the holders of one-sixth in amount of said bonds, and by decree or otherwise invest the person so appointed with the full estate, powers, rights, duties and obligations of the present trustee, and subject to the provisions and stipulations of this indenture; and it is hereby declared, that all the estate, trust, power, provisions, stipulations and conditions of this indenture shall attach to and be executed by whomsoever shall be appointed trustee as aforesaid, in the same manner as by and to the said original trustee, In all cases in which the trustees may be required to act, they are hereby invested with full powers of arbitrament and of compromise, and of appointing agents and attorneys to act in their behalf.

*Sixth* — Whereas the Pennsylvania Rail-Road Company has heretofore assumed the payment of certain bonds issued by George W. Cass and John J. Marvin, of which there are now outstanding, but not yet due, one hundred and forty three thousand dollars only, with accruing interest since January first, A. D. eighteen

hundred and seventy, the same being secured by a mortgage to Frederick A. Lane, Trustee, on so much of the road of the party of the first part as lies between Hudson aforesaid and Millersburg, in Holmes County, being a distance of sixty one miles, more or less; and whereas the party of the first part has agreed to indemnify the said Pennsylvania Rail-Road Company against the payment of said last-named bonds and the interest which may accrue thereon: Now, in order that the entire mortgage lien on all the property, real and personal, of the party of the first part, may be limited to the sum of fifteen hundred thousand dollars, and be evidenced by this indenture, and the bonds secured hereby, and to protect and indemnify the said Pennsylvania Rail-Road Company against the payment of the bonds so issued by said George W. Cass and John J. Marvin, and still outstanding as aforesaid, it is further hereby stipulated and agreed, that the said party of the first part shall deliver to the said Pennsylvania Rail-Road Company two hundred thousand dollars in amount of the bonds hereinbefore described and secured by this indenture, the same to be used to retire by exchange, or sale, if necessary, the said outstanding bonds of said George W. Cass and John J. Marvin, and to protect and indemnify the said Pennsylvania Rail-Road Company against the same; and the delivery of said Pennsylvania Rail-Road Company shall be made before any portion of the residue of the said bonds secured by this indenture shall be sold or otherwise disposed of by the said party the first part. Provided, however, and these presents are on the express condition, that if the said party of the first part, its successors and assigns, shall well and truly pay all the bonds aforesaid, as well the principal thereof as the interest that may accrue, according to the tenor of said bonds and the interest warrants or coupons thereto attached, then this indenture shall become void, otherwise to remain in full force and virtue.

In testimony whereof, the said party of the first part has caused

these presents to be signed by its President and Secretary, and hath caused its seal to be thereto affixed, at its office in the City of Mount Vernon, Ohio the day and year first hereinbefore written. and to be executed in quintuplicate.

*Cleveland, Mount Vernon and Delaware  
Rail-Road Company,*

By R. C. HURD,

*President.*

[CORPORATE SEAL.]

J. S. DAVIS,

*Secretary.*

Signed, sealed, acknowledged and  
delivered in the presence of us,  
J. B. GRAHAM,  
J. D. CRITCHFIELD.

STATE OF OHIO, }  
*Knox County,* } ss.

Be it remembered, that on this eighteenth day of February A. D. eighteen hundred and seventy, at the City of Mount Vernon, in the County of Knox aforesaid, before the subscriber, a Notary Public within and for Knox County aforesaid, came the Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company, by Rollin C. Hurd, its President, and acknowledged the signing and sealing of the foregoing instrument to be the proper voluntary act and deed of said Company, as witness my hand officially, and my seal of office, the day and year last before written,

A. R. McINTIRE.

[NOTARIAL SEAL.]

*Notary Public,  
Knox County, Ohio.*



## Mortgage recorded:

In Delaware County, February 23, 1870, in Vol. 14, pp. 178 to 182.

In Holmes County, March 1, 1870, in Vol. 7, pp. 298 to 303.

In Wayne County, March 2, 1870, in Vol. 73, pp. 657 to 663.

In Knox County, February 23, 1870, in Vol. 12, pp. 528 to 534.

In Summit County, March 1, 1870, in Vol. 70; pp. 154 to 161.

[Copy of Receipt for the \$200,000 Bonds.]

» OFFICE PENNSYLVANIA RAIL-ROAD COMPANY. }

» PHILADELPHIA, *March 23d*, 1870. }

» Received of R. C. Hurd, President of the Cleveland, Mount Vernon and Delaware R. R. Co., two hundred of the 1st Mtge. Bonds (Nos. 1 to 200, inclusive, Coup. No. 1, on) this Company as an indemnity against its assumption to pay one hundred and forty-three thousand dollars of the Bonds of G. W. Cass and John J. Marvin, secured by a mortgage on the late Akron Branch, so-called, of the Pittsburgh, Ft. Wayne and Chicago R. R., which bonds may be exchanged for said Cass and Marvin Bonds or sold at the option of this Company and, the proceeds applied in payment of said bonds.

J. EDGAR THOMSON,

*President.*

## S U M M A R Y.

---

From the foregoing statement it will be seen that the Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company owns—

65 $\frac{1}{2}$  miles of rail-road in operation, with station-grounds and buildings, machine shops, &c., and equipment as follows:

6 locomotive engines.

6 passenger cars.

6 baggage cars.

150 box and platform cars.

The original cost of which exceeded \$ 1,700,000.

It also appears, that in its incomplete condition, without any southern outlet, and without through business, and with its coal business but just commencing, it earned for the year ending December, 1869, \$ 180,000.

The Company also owns:

43 $\frac{1}{2}$  miles graded road-bed, well advanced to completion, and leaving only about.

23 $\frac{1}{2}$  miles of new road to be built. Thus making, when complete,

132 $\frac{1}{2}$  miles owned by the Company; to which add

13 miles, Massilon Branch, leased. Thus giving

145 $\frac{1}{2}$  miles of road operated and to be operated by this company, in a productive country, well dotted with factories of various descriptions, and rich in mineral and agricultural resources, the former only now commencing to be developed.

The enterprise is under the patronage and protection of the Pennsylvania Rail-Road Company, which controls by lease the Pittsburgh, Fort Wayne and Chicago Railway, and the contract between the latter and the Cleveland and Pittsburgh Rail-Road Company, by which a most convenient connection with Cleveland is secured for the period of that contract. The true interest of these lines will lead them to foster the business of the Cleveland, Mount Vernon and Delaware Rail-Road Company, and this will necessarily result in a vast increase of traffic over it. Reference to the map shows that on its completion the road rises at once from a mere local line, depending solely upon the production of the country it traverses for its business, to the importance of a through line to distant points both north and south.

The total cost of the road to the Company will be represented by

|                  |              |
|------------------|--------------|
| Stock, . . . . . | \$ 1,500,000 |
| Bonds, . . . . . | 1,500,000    |
|                  | <hr/>        |
|                  | \$ 3,000,000 |

equal to \$ 22,600 per mile, while the mortgage lien will be only \$ 11,300 per mile.