



Verslag omtrent de Chicago en Northwestern en Chicago Rock Island en Pacific spoorwegmaatschappijen

<https://hdl.handle.net/1874/234468>

mm1086g

VERSLAG

OMTRENT DE

Chicago en Northwestern

EN

Chicago Rock Island en Pacific

SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN.

1873.

Het Administratie-kantoor van Amerikaanse Fondsen, opgericht door BROES & GOSMAN c. s., op de onlangs gehouden jaarlijksche Algemeene Vergadering van Aandeelhouders der **Chicago en North-Western Spoorwegmaatschappij**, vertegenwoordigd door den Heer J. L. TEN HAVE FZ.N., heeft aan genoemden Heer verzocht van zijne bevinding een verslag te willen geven, hetwelk hierachter, begeleid door het verslag van de **Chicago, Rock Island en Pacific Maatschappij**, aan de Hollandsche belanghebbers wordt aangeboden.

AMSTERDAM, 12 Augustus 1873.

Ten einde andermaal de verschillende lijnen van de **Chicago** en **Northwestern** te bezigtigen en hoofdzakelijk mij te overtuigen van al den arbeid, die sedert mijn bezoek in 1870 is verrigt, vertrok ik den 1^{en} Mei II. naar Amerika. Thans van daar teruggekeerd, wensch ik een beknopt overzicht te geven van mijne bevindingen.

Van 14 tot 24 Mei had ik in New-York verschillende bijeenkomsten met de directeuren, waarbij de veelzijdige aangelegenheden der Chicago en Northwestern-maatschappij werden besproken.

In de eerste plaats wenschte ik te weten, welke beteekenis de geruchten en dagbladartikelen hadden, waarin de aanstaande »pooling» van de ontvangsten der Chicago en Northwestern-maatschappij met die van de Milwaukee en St. Paul-spoorweg-maatschappij, als eene besliste zaak werd voorgesteld, die alleen nog de toestemming van de aanstaande algemeene vergaderingen der beide ondernemingen zou behoeven.

Mij werd daarop medegedeeld, dat de Milwaukee en St. Paul-maatschappij voorstellen had gedaan om de ont-

vangsten der beide maatschappijen te vereenigen, ten einde daardoor elkanders belangen te bevorderen.

De voorwaarden van eene zoodanige overeenkomst door de Milwaukee en St. Paul ontworpen, waren onbillijk, schadelijk voor de Chicago en Northwestern en werden door onze directie van de hand gewezen, nog vóór mijne aankomst in Amerika.

Nieuwe voorstellen werden daarna gedaan, breedvoerig besproken en, na rijp beraad, sloot ik mij aan bij hen, die ook deze voorstellen afkeurden.

De jaarlijksche Vergadering, de bepaling van het dividend en andere belangen, gaven overigens stof genoeg voor aanhoudende besprekingen en overleggingen, gedurende mijn verblijf in New-York.

Den 24^{en} Mei ging ik met de Heeren Dulman, Sijkes (vice-president) en Porter naar Chicago.

Van daar uit hebben wij, in gezelschap van nog eenige andere directeuren, ingenieurs en superintendenten de verschillende lijnen bezocht, waarvan eene geregelde vermelding hierna volgt.

Intusschen had, op den 5^{en} Junij, de jaarlijksche algemeene vergadering van aandeelhouders plaats.

Deze vergadering gaf met algemeene stemmen hare tevredenheid te kennen over al hetgeen door de directie in het afgelopen boekjaar was verrigt.

Bijzonder werd vermeld de goedkeuring door de vergadering van de verpligting, door de maatschappij op zich genomen, aangaande de bonds van den Northwestern Union-spoorweg, terwijl zij tevens hare adhaesie gaf aan het besluit der directie om de verschillende soorten van Bonds, hetzij door de Chicago en Northwestern uitgegeven of door haar geguarandeerd, te consolideren in ééne enkele hypotheekschuld.

Hier volgt eene vertaling van de mededeeling door de directie der maatschappij aan de New-Yorker Stock-exchange, waarbij deze consolidatie der diverse bestaande schulden wordt omschreven en tengevolge waarvan de nieuwe hypotheek-obligatiën in de officiële notering zijn opgenomen.

Comité voor de officiële notering aan de New-Yorksche fondsenbeurs.

New-York, 10 Februarij 1873.

Officiël berigt van de Chicago en Northwestern
Spoorwegmaatschappij.

Geconsolideerde Hypotheek-Leening in goud \$ 48.000.000, gedateerd 30 November 1872, aflosbaar 1 December 1902.

Rente 7 $\frac{0}{100}$ in goud, betaalbaar op 1 Junij en 1 December van elk jaar.

Rente en kapitaal betaalbaar ten kantore der maatschappij, in de stad New-York.

Obligatiën aan toonder, met coupons, elk groot \$ 1000 en \$ 500.

Obligatiën op naam, elk groot \$ 1000, \$ 5000 en \$ 10.000.

De Obligatiën aan toonder zijn verwisselbaar in Obligatiën op naam. De overschrijving geschiedt door den eigenaar of door een gevolmagtigde; in dit geval wordt eene nieuwe Obligatie uitgegeven, gecontrasigneerd door den Trustee, zonder wiens handteekening geene obligatie geldig is.

De Obligatiën op naam zijn zonder coupons; elk semester worden de eigenaars voor de alsdan vervallen rente in de boeken der maatschappij gecrediteerd.

Trustee: Union Trust Company.

De nummers der Obligatiën zullen voor elke serie beginnen met N^o. 1.

Obligatiën aan toonder van	\$	1000	zijn geletterd	A.
» » » »	»	500	»	B.
» op naam » »	»	10.000	»	C.
» » » »	»	5.000	»	D.
» » » »	»	1000	»	E.

Aangezien deze Obligatiën slechts van tijd tot tijd zullen worden uitgegeven, en de intrekking van alle andere Obligatiën van de maatschappij bedoeld wordt, kunnen de eindcijfers niet specifiek worden opgegeven. Aan deze Obligatiën is geen voorregt tot verwisseling in aandeeleu verbonden.

Van de uit te geven Obligatiën worden \$ 35.349.000 teruggehouden om daarmee in te trekken alle Obligatiën, door de maatschappij uitgegeven of geguarandeerd, tot op den datum der Hypotheekacte, als:

Chicago en Northwestern currency Bonds, van verschillende uitgiften.	\$	8.812.500
Idem Goud Bonds (Madison en Menominee Extension	»	5.850.000
Peninsula Rail Road currency Bonds . . .	»	695.000
Galena en Chicago Union currency Bonds. »		3.068.000
Beloit en Madison currency Bonds	»	324.000
Transporteren	\$	18.749.500

Transport \$ 18.749.500

Deze Obligatiën rusten op de wegen der maatschappij zelve en op die van maatschappijen, welke thans met haar geconsolideerd zijn.

Verder worden er Obligatiën teruggehouden voor de volgende Bonds, waarvoor de maatschappij zich aansprakelijk heeft gesteld, tengevolge van garantie, en eigendomsrecht der wegen, als :

Chicago en Milwaukee Railroad line currency Bonds.	\$ 1.724.500
Jowa Midland Bonds currency »	1.350.000
Winona en St. Peter Railroad currency »	4.400.000
Id. Extension Goud Bonds, met inbegrip der verlenging in Dakota, 10 mijlen . . . »	4.625.000
La Crosse Trempeleau en Prescott currency Bonds. . . . »	1.000.000
Northwestern Union Railway company »	3.500.000
	<hr/>
	\$ 16.599.500
Totaal gereserveerd . . .	\$ 35.349.000

Volgens de bepalingen der Hypotheekacte is een amortisatiefonds vastgesteld tot een bedrag van één ten honderd in elk jaar na 1873, over de alsdan uitgegeven Obligatiën.

Het aantal mijlen spoorweg, in het bezit der maatschappij of door haar geëxploiteerd, zal na voltooiing der thans onder contract zijnde, bedragen . . . 1689.43

Gehuurde lijnen in Jowa 356.60

Gezamenlijk getal mijlen in eigendom en exploitatie. 2046.03

Het aandelenkapitaal der Chicago en Northwestern Spoorwegmaatschappij op den datum der Hypotheekacte, 30 November 1872, bestond uit :

Common Stock	\$ 14.982.800
Preferred Sock	» 21.243.200
	<hr/>
	\$ 36.226.000

De netto ontvangsten van de maatschappij over de eerste zes maanden van het tegenwoordig boekjaar, namelijk van af 1 Junij tot en met 30 November 1872, bedroegen \$ 2.280.981.61.

De geconsolideerde hypotheek rust op al de spoorwegeigendommen en landscheningen der maatschappij, met inbegrip van haar rijk bezit in de stad Chicago en elders, bij de maatschappij in gebruik, alsmede op de opbrengsten der landerijen thans in haar bezit of nog aan haar toe te wijzen, en op de Winona- en St. Peterspoorweg landscheningen, welke haar, na voltooiing der in aanbouw zijnde wegen, worden toegewezen.

De verschillende genoemde landerijen zullen 2.075.000 acres inhouden.

De opbrengst der Obligatiën boven het gereserveerd bedrag van \$ 35.349.000, hiervoren vermeld, dient tot voltooiing der verschillende werken thans in aanbouw op de lijnen der maatschappij, vermeerdering van materiëel, nieuwe werkplaatsen voor machines en wagens, depôts, goederepakhuisen, ertsdokken, verwisseling van ijzeren in stalen rails, van houten in steenen en ijzeren bruggen, al naar dat zulks van tijd tot tijd gevorderd zal worden.

Het comité beveelt de plaatsing der Obligatiën op de officiële lijsten aan onder de volgende benaming :

Chicago en Northwestern maatsch. : Geconsolideerde Goudleening met coupons.

Chicago en Northwestern maatsch. : Geconsolideerde Goudleening op naam.

(w. g.) A. D. WILLIAMS,
Voorzitter.

Vervolgens werd overgegaan tot de verkiezing van zes directeuren voor de in dit jaar naar den bestaanden rooster aftredende Heeren: M. L. Sijkes Jr., A. G. Dulman, C. R. Marvin, J. M. Burke, H. H. Porter en R. P. Flower.

Allen werden herkozen, met uitzondering van den Heer Burke, in wiens plaats de Heer A. Keep, van Chicago, benoemd werd.

Toen de verklaring van het dividend ter sprake kwam, werd besloten het vaststellen daarvan eenige dagen uit te stellen, ten einde de al of niet wenschelijkheid van een dividend op beide Stocks of wel alleen op den preferred Stock, nader te bespreken.

Zoo als bekend is, werd later besloten alleen op den preferred Stock $3\frac{1}{2}\%$ Cash-dividend uit te keeren.

In de eerste bijeenkomst van de nieuwe directie werden met algemeene stemmen gekozen:

tot President	de Hr. J. F. Tracy,
» Vice-President	} » M. L. Sijkes Jr.
en Thesaurier	
» Assistent-Thesaurier	» Howe.

De Hr. Tracy verklaarde, echter, dat redenen van gezondheid hem dwongen zijne te veelvuldige werkzaamheden te verminderen en verzocht den Board een ander tot president te willen benoemen.

Pogingen door allen aangewend om hem van dit besluit terug te brengen, moesten eindelijk worden opgegeven, daar zijne gezondheid inderdaad zeer geschokt is.

Toch mocht men er in slagen hem te bewegen lid van het executive comite te blijven, waardoor zijne kennis en ervaring in spoorweg-zaken ons nog dienen zullen.

Op den 19^{en} Juni hield de Board andermaal eene vergadering, waarin tot president der maatschappij gekozen werd de Heer Albert Keep.

Voor de Hollandsche belanghebbenden zal het niet onaangenaam zijn iets omtrent den nieuwen president te vernemen.

De Hr. Keep is een zeer welgesteld man, die uitgebreide bezittingen heeft te Chicago, waar hij ook gevestigd is. Zijne reputatie is die van een ernstig en voorzichtig man. Als koopman heeft hij in zaken van grondeigendom (real estate) een hoog aangeschreven naam verkregen.

Hij is mede-directeur in de Lake Shore & Michigan Southern R. R. C^o. en een verre bloedverwant van den vroegeren president van de Chicago en Northwestern, wijlen Mr. H. Keep.

Bij verschillende gelegenheden gaf hij te kennen, dat de Chicago en Northwestern, door haar spoorwegnet te voleindigen, dat eigenlijk drie groote rigtingen of stelsels omvat, het plan heeft volvoerd, dat reeds zoo vele jaren geleden beraamd was en dat thans de ontwikkeling van het bestaande, het eenig doel der maatschappij moet zijn. Tot die ontwikkeling acht hij noodig eene verdere vermeerdering van het rollend materieel, het verwisselen der nu gebruikte ijzeren rails tegen stalen rails en de bevordering der immigratie aan de lijnen der maatschappij.

Zijne zienswijze stemt geheel overeen met de sedert

1870 gevolgde politiek, en zijne leiding zal dus hierin geene verandering brengen.

Even als in 1870 zijn al de lijnen der maatschappij ook ditmaal door mij bezocht en mijne bevinding laat ik hier volgen.

Men zal het natuurlijk vinden, dat van de vroeger besprokene lijnen ditmaal slechts in zooverre wordt gewag gemaakt, als plaats gehad hebbende wijzigingen hier toe aanleiding geven. Herhaling van vroegere mededeelingen is zoo veel mogelijk vermeden.

Met een enkel woord slechts heb ik alzoo te vermelden, dat de in 1870 door mij bezochte en beschreven wegen ook thans door ons in volmaakte orde zijn bevonden.

In Chicago aangekomen, hebben wij de bezittingen der maatschappij, den herbouwdene elevator en den aangekochten grondbezigtigd, waarop de maatschappij de nieuwe werkplaatsen tot het maken van spoorwegwagens, locomotieven, alsmede een kolossaal Engine-house tot berging voor 40 locomotieven, doet aanleggen.

Die werken waren reeds ver gevorderd, het Engine-house was genoegzaam gereed.

Ook werd ijverig gewerkt aan een nieuw gebouw, bestemd voor de kantoren der maatschappij.

Voorts toonde men ons eene verlegging van de rails binnen de stad, waardoor de dienst vereenvoudigd is kunnen worden en het laden en lossen der vrachtreinen geschieden kan zonder opeenhoping te veroorzaken.

Met het doel om de Madison-Extension te bezigtigen, gingen wij over onze Wisconsin-divisie naar Madison en kwamen daar op de Extension.

Na de stations Westport, Waunakee en Dane te zijn voorbij gestoomd, kwamen wij te Lodi, eene stad met vier à vijf duizend inwoners.

Tusschen Lodi en het volgend station Merimac, passeerden wij de Wisconsin rivier over eene brug, die 1940 voet lang is en een belangrijk werk verdient genoemd te worden.

Op verschillende punten loopt de spoorweg door rotsachtige heuvelen, die, in de nabijheid van Devils Lake, zelfs eene belangrijke hoogte hebben en aan het landschap een romantisch woest aanzien geven.

Maar spoedig verandert dit, want wij naderen de stad Baraboo met 3000 inwoners, waar een aanzienlijk getal houtzaagmolens door waterkracht werkzaam is en de landbouw, alsmede de handel in hop en meel veel levendigheid geven; men vindt daar een elevator, een prachtig schoolgebouw met koepel enz.

De maatschappij heeft daar een Engine-house voor 8 locomotieven.

Verder gaande passeren wij Kirkwood en Blooms, alwaar een passagierstrein ons voorbijstoomt. Langs uitgebreide hopvelden en door bemiddeling van eenige spoorweg bruggen over de Baraboo rivier, komen wij opnieuw in eene rotsachtige streek en naderen het station Ableman, waarna Reedsburg en Lavelle als levendige, sterk zich ontwikkelende plaatsen de aandacht trekken, vooral door den landbouw en de nabijheid van Iron-ton, alwaar eene kolossale ijzerfabriekatie bloeit.

Van deze zijde is onze maatschappij dringend aangezocht een zijtak naar Iron-ton aan te leggen, hetgeen zeker ook in ons voordeel zou zijn; voorloopig echter wordt aan dit verzoek geen gevolg gegeven. Te Lavelle stond een onzer goederentreinen.

Na Wonowoc en Union City volgt nu Elroy, alwaar het station gemeenschappelijk met de West Wisconsin spoorweg-maatschappij wordt gebruikt.

Op het gedeelte tusschen Elroy en Sparta zijn de drie tunnels, wier doorboring de bezwaren opleveren, waarover in het bericht van het administratiekantoor dd. 23 Nov. l.l. gesproken is.

Twee dier tunnels zijn sedert gereed gekomen en de laatste en grootste zal in den loop van Augustus afgewerkt zijn.

De rotssteen, die men hier te doorboren had, is van weinig voorkomende hardheid.

Aangezien de maatschappij eene overeenkomst sloot met de West Wisconsin spoorweg-maatschappij, waardoor onze treinen van Elroy tot aan Douglascamp en vandaar over de Milwaukee en St. Paul lijn naar Sparta kunnen loopen, waar ze weder op onzen weg overgaan, (die van daar tot aan het einde der Extension gereed is) zoo is de feitelijke gemeenschap tusschen Chicago en de Winona en St. Peter spoorweg, tot stand gebracht.

Wij gingen dus van Elroy op den West Wisconsin spoorweg over, tot Camp Douglass.

Wat wij van dezen weg zagen is goed gebouwd en eene vrij lange tunnel is goed aangelegd en onderhouden.

Van Camp Douglass vervolgden wij onzen weg over de Milwaukee en St. Paul lijn naar Sparta, om, als boven aangetoond, weder op onzen weg terug te komen.

Van daar passeren wij de stations Herseyville, Fish Creek, Bangor, en West Salem en bereiken Winona Junction, het einde der Madison Extension en tevens het begin van de «La Crosse Trempeleau en Prescott lijn» die in 1870 werd aangelegd en thans in exploitatie is.

Het eerste station op deze lijn is Onalaska, een schil-

derachtig gelegen plaats, met alle kenmerken van welvaren en ontwikkeling.

Midway is het volgend station, waarna Lytles met eene spoorweg-brug, die ons over de Black-river voert. Belangrijke houtvloten kwamen daar de rivier afzakken, die aantoonde, dat de houthandel daar op groote schaal gedreven wordt.

Trempeleau, Pine-Creek en Bluff-Siding zijn levendige plaatsen met bloeienden landbouw, veeteelt en houthandel, die een aangename indruk maken, en daarna naderen wij Winona, waar deze lijn eindigt.

Eene beschrijving te geven van het reuzenwerk, dat als spoorweg-brug over de Mississippi-rivier is aangelegd om te Winona aan te komen, is moeilijk. Deze brug is zoo lang en bij den aanleg waren zóó vele bezwaren te overwinnen, dat ik vrees, door eene poging tot beschrijven, aan dezen arbeid te kort te doen. Alle de met ons zijnde spoorweg-specialiteiten waren opgetogen bij het beschouwen van dit grootsche werk en men zal begrijpen, dat ik, als geïnteresseerde, met belangstelling luisterde naar de opmerkingen der vakmannen. Trouwens, ook zonder de vereischte kennis om de overwonnen bezwaren naar waarde te schatten, moet men bij den aanblik van dit werk zijne bewondering te kennen geven over zoo veel vernuft.

Te Winona begint, zoo als men weet, de Winona- en St. Peter-spoorweg.

Wij bezochten hier de werkplaatsen der maatschappij. Een nieuwe car-shop was juist gereed, een ruime doelmatige werkplaats. Het vroeger omschreven Engine-house, dat in 1870 tien locomotieven kon bergen, is nu ingerigt voor achttien stuks en de machine-shop is, ter lengte van veertig voet, vergroot. — Het zal wel

overbodig zijn er op te wijzen, dat deze uitbreidingen, een gevolg van vermeerderd vertier, met genoegdoening beschouwd werden.

In 1870 was deze weg tot aan Janesville in exploitatie. Tot hier zijn de bijzonderheden medegedeeld. Behalve de blijkbare toename in welvaart en bevolking, valt er dan ook niets nieuws van te vermelden.

Eagle-Lake, Mankato-Junction en Kasota zijn de stations, die wij voorbijgaan op onzen togt naar St. Peter, welke stad aan de andere zijde der Minnesota-rivier ligt en over eene brug wordt bereikt, die een halve mijl lang en 68 voet hoog is.

Ook deze brug mag een kunstwerk genoemd worden en ofschoon het een indrukwekkend oogenblik is, wanneer de trein 68 voet boven de rivier zich beweegt, komt er toch geen zweem van angst of onrust op bij de passagiers, zóó degelijk is de constructie.

St. Peter verlatende zijn landbouw en veeteelt overal zichtbaar; terwijl een aantal kleine meeren, die een verrukkend gezigt opleveren, veel bijdragen, om den landverhuizer tot zijne vestiging in deze streken te doen besluiten.

Onafgebroken gaat de weg door en langs in cultuur gebragte landerijen, de stations Oshawa en Nicollet voorbij en zoo naderen wij de stad New-Ulm. Deze plaats telt reeds 3000 inwoners en is als het ware een middenpunt voor de wijd en zijd verspreide landbouwers. De bevolking bestaat grootendeels uit Duitschers, die er ook eenige kanten-fabrieken hebben gevestigd.

De Elevator (graanpakhuis) en het Engine-house der maatschappij werden natuurlijk bezigtigd.

Om deze reeds zoo bloeiende stad met hare nijvere bevolking te bereiken, moest de maatschappij andermaal

eene kostbare brug over de Minnesota-rivier aangeleggen.

Deze brug is niet minder dan $\frac{3}{4}$ mijl lang en, wegens de belangrijke scheepvaart, in het middengedeelte voorzien van een draaijend gedeelte, dat op een prachtig metselwerk van enormen omvang rust.

Van New-Ulm tot aan Sleepy Eye leverden de korenvelden en de welige weilanden met honderden van runderen, paarden en schapen, bijzonder voor ons, den heer Dulman en mij, eenen heerlijken aanblik; immers wij Hollanders kunnen het weten, welke beteekenis een schoone veestapel heeft in een vruchtbaar land.

Sleepy Eye zelf is een plaatsje van niet meer dan 25 à 30 huizen, dat eerst sedert een paar maanden bestaat en toch reeds verdere snelle uitbreiding belooft.

Men heeft hier eene artesische put ter verkrijging van zuiver drinkwater aangelegd, ofschoon het plaatsje aan een der schoonste en zuiverste meeren van Minnesota ligt.

De voorschriften der Hygiëne worden hier, reeds bij de vestiging der eerste bewoners, in eere gehouden.

Nog een ander opmerkenswaardig feit geeft getuigenis van het gehalte der bevolking. Op het eenige uithangbord namelijk, dat men er vindt, is met groote letters te lezen: »Books and stationary”.

Deze eerste winkel in eene opkomende plaats, waarin men boeken en schrijfgereedschap te koop biedt, toont aan, wat eene eerste behoefte der bewoners is. Dit uithangbord bewijst, dat men hier persoonlijk in al zijne levensbehoeften voorziet en dat men slechts het hoog noodige wil koopen. Dit noodige zijn boeken en schrijfbehoeften, geen bier of sterken drank.

Zoo iemand hierin niet ziet een feit van hoopvolle beteekenis voor de ontwikkeling dezer streken, waarbij

de Chicago en Northwestem spoorweg zooveel belang heeft, hij vergeve mij dan mijne uitwijding.

Deze nederzetting staat nog in telegraphische verbinding met de oostelijke streken; verder ziet men wel reeds de noodige palen, maar zijn de draden nog niet aangebragt.

Wij passeren alsnu de voorsnog onbeduidende stations Bruns, Cottonwood, Walnut-Grove en Saratoga en komen te Marshall, het punt tot waar de weg in Exploitatie is.

Marshall heeft een belangrijken houthandel en levert reeds een niet onaanzienlijk vervoer aan onzen weg.

Het gedeelte van Marshall tot in den staat Dacotah is geheel gereed; wij zijn dan ook met onzen trein daar over gereden, alhoewel het voor de exploitatie nog niet is opgeleverd.

Intusschen heeft er eene wijziging plaats gevonden in het vroeger opgemaakt project, waarbij de terminus van den weg was bepaald.

Om meer dan één reden heeft men besloten den weg tien mijlen langer te maken; eerstens, omdat men alsdan het vischrijke meer Kampeschka bereikt en dus een veel beteren terminus heeft en vooral ook, omdat het gouvernement de mededeeling deed, dat een gedeelte der Land Grant zou moeten worden toegewezen een eind verder dan de weg volgens het primitieve plan zou loopen.

Landerijen, die buiten spoorweggemeenschap zijn, hoe vruchtbaar ook, zijn in die streken van luttel waarde en de maatschappij besloot dus den weg zooveel langer te maken. Men heeft op dit verlengde gedeelte eene hypotheek gevestigd van \$ 25,000 per mijl, dus \$ 250,000, hetgeen met het in der tijd alhier geplaatst bedrag van \$ 4,375,000 het cijfer aantoot van \$ 4,625,000.

Dit bedrag is dan ook in den staat voor de algemeene

consolidatie der schuld, gereserveerd ter inwisseling van Winona en St. Peter Extension-Gold-Bonds.

Dit meerder bedrag heeft de Maatschappij echter niet uitgegeven. Zij houdt dit in 'portefeuille, om bij de algemeene verwisseling mede geconverteerd te worden.

Hiermede eindigde de eerste togt, waarop wij een der drie groote lijnen van de Chicago en Northwestern-maatschappij bezochten.

De nieuwe gedeelten daarvan zijn degelijk aangelegd, met zware ijzeren rails op eiken-houten dwarsleggers en de bodem is zoodanig geballast, dat men weinig of geen schudden der wagens opmerkt. Dit is het geval zoowel op de Madison Extension als op de Lacrosse Trempeleau & Prescottlijn en de Winona & St. Peter Extension.

Alleen het gedeelte van laatstgenoemden weg, van Marchall tot in den staat Dacotah, moest nog verbeterd worden, met welk werk men dan ook bezig was. Trouwens, zoo als reeds gezegd is, was dit gedeelte ook nog niet voor de exploitatie geopend.

De tweede excursie was langs den weg, die van Chicago naar Omaha voert.

Hiervan is te vermelden, dat op sommige gedeelten een begin is gemaakt met het verwisselen der ijzeren in stalen rails; dat verschillende bruggen, bij ons bezoek in 1870 nog van hout, nu van steen zijn gebouwd en dat de langs deze lijn gelegen plaatsen zichtbaar toegenomen zijn in omvang en bij gevolg in bevolking.

Te Geneva aangekomen, gingen wij de door onze maatschappij aangelegde twee zijtakken bezoeken, de eene noordelijk naar St. Charles, de andere zuidwaarts naar Batavia.

Deze zijlijnen zijn gebouwd, ten einde de beide belangrijke plaatsen St.-Charles en Batavia, waar vele fabrieken zijn, met ons spoorwegnet in verbinding te brengen.

Te Clinton maakten wij eene zijwaardsche beweging om den Jowa Midland-spoorweg, ook nà 1870 aangelegd, te bezigtigen.

Clinton, het uitgangspunt dezer lijn, is eene belangrijke stad, tegenover Fulton, aan de Mississippi-rivier, met een groot aantal fabrieken, houthandel, enz.

Het volgend station is de stad Lyons, eene nette plaats, gunstig voor den handel gelegen.

Daarna volgen Almont, Bryant en Charlotte, allen in eene bloeiende landbouwende streek en Delmar-Junction, eene hoogstwelvarende plaats.

Spoedig komen wij te Maquoketa, waar graanvelden en weilanden met vee onze aandacht trekken.

Na Nashville en Baldwin komt Monmouth, welks omstreken weder getuigen van uitgebreiden landbouw.

Dit kan ook gezegd worden van Onslow, Center-Junction Amber en Anomosa, het eindpunt onzer lijn.

Van het begin tot het einde loopt deze weg door de meest vruchtbare streken; overal is het land in cultuur gebragt; de weg zelf is zeer goed aangelegd en aan het einde heeft hij aansluiting bij den Dubuque en South Western spoorweg. Alle deze feiten regtvaardigen den aanleg van deze lijn en toch is dit deel van ons spoorwegnet tot nog toe onvoordeelig voor de maatschappij.

Hieruit blijkt het, dat het niet voldoende is wanneer een spoorweg door bloeiende of vruchtbare streken loopt. Eerst de energie der aanwonende bevolking, moet aan eenen spoorweg zijne beteekenis geven en de ons vergezellende beambten klaagden er over, dat al hunne pogingen, om in die heerlijke landstreek wat meer onderne-

mingsgeest te doen ontwaken, mislukt waren. Ik meen echter, dat, al mogen de resultaten tot heden niet aan de verwachting beantwoorden, na eenigen tijd daarin verbetering moet komen; want alles wat de energie ontwikkelen kan, wordt langs deze lijn gevonden. De onpartijdigheid eischt de erkenning, dat de Jowa Midlandlijn (trouwens slechts 71½ mijl van ons geheele net) voorloopig niet aan de verwachting heeft beantwoord.

Alsnu volgt het laatste onzer uitstapjes en dit betreft den Northwestern Union-Spoorweg, de Menominee Extension en de Peninsula divisie.

Te Milwaukee aangekomen, was onze eerste bezigheid om het land te gaan zien, dat men heeft moeten aankopen voor den aanleg van de Depots en verdere inrichtingen voor de Northwestern Union lijn.

Zowel de uitgestrektheid van dit terrein als deszelfs gunstige ligging heeft mij bijzonder getroffen.

De weg is van Milwaukee naar Fond du Lac genaamzaam gereed. Ik gaf mijne verwondering te kennen dat dit niet reeds vroeger het geval was, waarop als opheldering volgde, dat door de concurrerende maatschappij al het mogelijke gedaan was om den voortgang van dezen aanleg te belemmeren. Vooral werden moeilijkheden berokkend voor de verkrijging van het »Right of Way».

De bezwaren van sommige grondeigenaren, van wien een strookje land gekocht moest worden, waren gezocht en werden zoo stijfhoofdig volgehouden, dat de bedoeling zoo duidelijk mogelijk bleek.

Dit gaf natuurlijk aanleiding tot processen en de werkzaamheden op zulke gedeelten moesten worden uitgesteld.

Maar, daar belemmeren geen beletten is, zijn die moeilijkheden thans overwonnen, al moet er ook worden bijgevoegd, dat de intusschen afzonderlijk afgewerkte gedeelten, door den voorbeeldeloos strengen winter, zwaar hadden geleden en dat sommige daarvan aanzienlijke kosten tot herstel vereischten.

Thans kan elk oogenblik de tijding brengen, dat deze lijn aan de exploitatie is overgegeven.

Het gereed zijnde gedeelte hebben wij bereiden en in volmaakte orde bevonden.

De lijn naar Lodi is door de ingenieurs opgemeten en in kaart gebracht; door de opgedane ondervinding gewaarschuwd, wil men tkans omtrent het Right of Way vooraf volkomen zekerheid hebben. Intusschen is alles voorbereid om ook dit gedeelte te voltooijen, zoodra die zekerheid verkregen zal zijn.

Van Fond du Lac gingen wij naar Fort Howard, aan Green-Bay, waar de Menominee Extension aanvangt.

Hetgeen mij reeds vooraf aangaande deze lijn was medegedeeld, had mijne verwachting tamelijk hoog gespannen en ik acht het een geluk te kunnen verklaren, dat zij toch nog overtroffen werd.

Te Fort Howard werd een nieuw Eugine-house voor 10 locomotieven bezigtigd en, die plaats verlaten hebbende, gingen wij over eene draaibrug en passeerden het station Duck-Creek, waarna weldra eene rijke pijnboomen-streek doorreden werd.

$4\frac{1}{2}$ mijl verder is het station Big-Suamica, aan de rivier van dien naam, die wij over eene goede spoorwegbrug overtrokken. Hier wordt de houthandel (Lumbertrade) op groote schaal gedreven.

Little-Suamico volgt. De hier bestaande houthandel is welligt nog grooter dan in de vooraf genoemde plaats.

Wij zagen er althans eene belangrijke stoomhoutzagerij.

Op het Side-track of dubbel spoor aan dit station stond eene lange trein onzer maatschappij met hout en vee beladen.

Brookside stoomen wij te snel voorbij om er veel van te kunnen waarnemen; maar te Pen-Saukee houden wij stil; de plaats heeft verschillende houtzagerijen en voor de welvarendheid en bedrijvigheid aldaar pleit het 4 verdiepingen hooge logement, dat op breede schaal is gebouwd.

Vijf mijlen verder gaande arriveerden wij in de belangrijke stad Oconto; ook hier zien wij een aantal stoomhoutzaagmolens, die druk in bedrijf waren. De hout-handel van deze plaats wordt hoofdzakelijk met de New-England-States en bijzonder met Boston gedreven. In het vorig jaar leverden de houtzagerijen aldaar tachtig millioen voet gezaagd hout, terwijl bovendien het leveren van telegraafpalen een belangrijk vertier geeft. Een groot aantal onzer vrachtwagens stond daar gereed om geladen te worden. Twee kerkgebouwen verhieven zich statig te midden der woonhuizen en het geheel maakte een bijzonder goeden indruk.

Ongaarne namen wij afscheid van dit bedrijvig tooneel, om Pestigho te bezoeken, de ongelukkige plaats, die in October 1871, tegelijk met Chicago, door de vlammen vernield werd, waarbij 440 menschen omkwamen.

De geheel nieuw verrezen stad aanschouwende, staat men verbaasd over de veerkracht van het amerikaansche volk; want het tegenwoordig Pestigho is grooter dan het, nog geen twee jaren geleden, verbrandde.

Aan dit station stond de Pay-masters car (de wagen van den betaalmceester der maatschappij) die maandelijks

langs onze lijnen gaat, om den arbeiders hun loon uit te keeren. — Ik hoorde die wagen door een werkman den »rijkmaker» noemen.

Ook deze plaats bestaat en bloeit door den houthandel en ongeloofelijke hoeveelheden gezaagd hout lagen ter verzending gereed.

In de nabijheid van Pestigho voert onze weg over de rivier van dien naam, waartoe dan ook een spoorwegbrug aldaar is aangelegd.

Na een afstand van 7 mijlen te hebben afgelegd, bereiken wij Marinetta, dat tegenover Menominee is gelegen, welke beide plaatsen door een ontzaggelijke brug over de Menominee rivier in verbinding staan. Het Engine-house der maatschappij werd in oogenschouw genomen en verder een bezoek gebragt aan eene ijzersmelterij, waar eene smelting juist plaats vond.

Door hare uitgebreidheid en enorme fabricatie geeft deze inrigting er een denkbeeld van hoe veelbetekeneud de ijzerproductie in deze streken is. De bestaande plannen voor verdere vergrooting en vermeerdering van smeltovens toonen overigens aan, dat deze industrie meer en meer in omvang toeneemt.

Ook de houthandel is hoogst gewichtig in Menominee; de breede rivier was met vloten en boomstammen als bedekt, die van het noorden komen afdrijven naar dit middenpunt voor den verkoop.

Wij zetteden onzen togt voort naar Escanaba, bijna aanhoudend door pijn-boschen.

Zoo als bekend is, werd dit gedeelte der extension eerst in December l.l. in exploitatie gebragt en de stations zijn dus nog niet van het gehalte om er veel bijzonders van te vermelden.

Het telkenmale ontmoeten van lange treinen, zamen-

gesteld uit vracht-, vee- en erts-wagens is echter wel geschikt, om deze lijn hoog te doen schatten.

Te Escanaba eindigt de Menominee extension, aansluitende aan onze Peninsular devisie.

Ook van den aanleg dezer Menominee extension kan ik getuigen, dat die, in alle opzichten, volkomen goed is.

Een goed geballaste weg, eikenhouten dwarsleggers en zware ijzeren rails, maken deze lijn tot eene der besten van onze maatschappij; ofschoon wij met meer dan gewone suelheid reden, voelden wij noch schudden noch stooten der wagens. De belangrijke uitgravingen van hoogten, waardoor onze spoorweg loopt, de afsluitingen, de viaducten, de waterreservoirs, alles mogt de algemeene goedkeuring verwerven.

Tusschen Menominee en Escanaba passeerden wij drie groote bruggen, een over de Small Cedar rivier, een over de Big Cedar-rivier en de derde over de Fort-rivier.

Te Escanaba heeft de maatschappij nog een tweede erts-ladingplaats doen aanleggen, iets grooter nog dan die, welke in 1870 door mij is beschreven.

Die twee kolossale en kostbare inrichtingen heeft men thans noodig om te kunnen voldoen aan de behoeften van den handel in ijzererts.

Daar de Menominee extension in exploitatie was gebracht op den daarvoor bepaalden termijn, heeft onze maatschappij aanspraak op den Land-grant, door het gouvernement toegezegd.

De voor dien grant bestemde landen zijn dan ook reeds door gouvernementsbeambten aangewezen en in kaart gebracht, zoodat men de officieele toewijzing elk oogenblik verwacht.

Die kaart werd mij door een onzer ingenieurs vertoond, die mij er een en ander van mededeelde. Op sommige der ons toebedeelde landen is de aanwezigheid

van ijzer-erts geconstateerd, zoowel door het ingesteld onderzoek als door het bestaan van ijzermijnen in de onmiddellijke nabijheid.

De Menominee extension werd, zooals men weet, hoofdzakelijk aangelegd om de Peninsula-divisie in betere geueenschap met ons spoorweg-net te brengen, daar de vroeger bestaande stoombootdienst over de Green-bay des winters geheel moest gestaakt worden en des zomers niet voldoende was om te voorzien in de behoefte der zoo sterk toenemende ijzerproductie.

Alzoo bezocht ik met nog grootere belangstelling als in 1870, de

PENINSULA DIVISIE,

waar de bedrijvigheid zoodanig was toegenomen, dat eene beschrijving daarvan alligt eentoonig zou worden of overdreven zou schijnen.

Om dit te vermijden, bepaal ik mij tot een paar uittreksels uit Mr. Swineford's verslag over de Lake Superior ijzer-mijnen en smeltovens over 1872.

De vermeerdering van de erts-productie, de toename van het tot ijzer staven verwerkte erts, enz., zal voldoende aantoonen, dat het vervoer over onze lijn in dezelfde mate heeft moeten toenemen.

Deze uitbreiding van de industrie brengt mede vermeerdering van het aantal arbeiders, die, als mijnwerkers, hunne levensbehoefte van elders moeten verkrijgen.

Slagtvee, andere eetwaren, gereedschappen, steenkolen leveren dus eene voortdurende vracht voor de noordwaarts gaande treinen, terwijl de erts en het staaf-ijzer zuidwaarts afgevoerd worden.

Ook het personen verkeer neemt toe. — De berigten over den rijkdom dezer streken doen velen een togtjé

daarheen ondernemen en de eigenaars van de in werking zijnde mijnen zoowel als de handelaars in ertsen dragen daartoe bij.

De bovenbeoelde uittreksels zijn de volgende:

STAAT aanwijzende het getal tonnen ijzererts, gedolven in:

1868	507813	eene waarde vertegenwoordigende van	\$ 3.992.413
1869	633238	»	» » 4.968.435
1870	876471	»	» » 6.300.170
1871	813379	»	» » 6.115.895
1872	952055	»	» » 9.188.155

STAAT der voornaamste in 1872 in werking zijnde mijnen en hef getal tonnen ijzererts door elke mijn opgeleverd en derzelver opbrengst.

MIJNEN.	TONNEN.	WAARDE.
Jackson	133103	\$ 712.052
New-York	77224	413.700
Cleveland.	170919	914.442
Lake Superior	207279	1.110.420
Champion	76613	410.430
Lake Angeline	39407	211.326
Barnum	42992	230.186
Washington	43506	233.046
Edwards	29149	216.026
Saginaw	21461	114.960
New England	19560	104.790
Cascade	39278	210.414
Silas C. Smith	15058	80.670
Me. Comber	27051	144.918
Foster	20316	108.834
Winthrop.	15946	85.434
Negaunee	7725	41.382

	MIJNEN.	TONNEN.	WAARDE.
Marquette		13325	\$ 71.544
Republic		12348	66.150
Marquette & Pacific Rolling Mill		7583	40.632
Allen		9751	52.242
Grand Central		11616	59.950
Wilcox & Bagaley		4957	26.556
Mather		2512	13.368
Green Bay		8548	45.798
Franklin		2248	12.042
Albion		1232	6.600
Pittsburgh & Lake Superior .		1298	6.960
Michigan		1374	7.362
Quartz		804	4.308
Excelsior		846	4.536
Williams		555	2.682
Iron Cliffs Red Ore		610	3.270

STAAT van productie der smeltovens in 1862.

	SMEITOVENS.	TONNEN.	WAARDE.
Pioneer		6985	\$ 384.175
Collins		3431	188.705
Michigan		4001	220.055
Greenwood		4212	231.660
Bancroft.		4250	233.750
Morgan		4356	239.580
Champion		5006	275.330
Deer Lake		2720	149.600
Jackson		10080	554.400
Schoolcraft		2500	137.500
Bay		4900	269.500
Marquette & Pacific Rolling Mill.		4954	288.020
Lake Superior Comp ^s Peat Furnace .		200	11.000

Al het overige ijzererts is verzonden naar andere deelen der Vereenigde Staten, deels per scheepsgelegenheid, deels per spoorweg.

Het grootste gedeelte gaat naar Cleveland, van waar het verder vervoerd wordt naar de kolenstreken in de Mahoning en de Shenango dalen.

Omstreeks 100 smeltovens in Ohio en Pennsylvania gebruiken het Lake-Superior erts, en bijna al de hoogovens in het noordwesten worden met die erts in bedrijf gehouden.

Alleen de in 1869 nieuw aangelegde ovens deden de vraag naar Lake Superior erts met minstens 100000 ton toenemen.

De in 1872 geproduceerde hoeveelheid erts en ruw-ijzer werd vervoerd als volgt:

Over den Marquette Houghton & Ontona-

gongspoorweg	483.903 tonnen
over den Chicago & Northwestern-spoorw.	497.852 »

zoodat onze maatschappij meer dan de helft der geheele ijzerproductie over hare lijnen verzond.

De Chicago en Northwestern-maatschappij bevordert de ontwikkeling dezer industrie zoo veel mogelijk en het is ook haar belang zulks te doen.

De vroeger gemelde zijtakken naar verschillende mijnen zijn sedert mijn vorig bezoek belangrijk vermeerderd en ik heb ze allen bezocht.

Ze hier volledig te omschrijven zou mij te wijdloopig doen worden, maar de hiervoor gemaakte uitgaven zijn in mijne schatting hoogst nuttig en voordeelig te noemen.

Bij dat alles is nog te vermelden, dat nieuwe en rijke ijzervelden zijn ontdekt op een geringen afstand onzer Menominee extension, van waaruit dan ook eene

kleine zijtak tot den verderen bloei onzer maatschappij zou kunnen dienen.

Hiermede zou ik de op mij genomen taak, om verslag te geven van hetgeen mijne reis heeft opgeleverd, als afgedaan kunnen beschouwen, zoo het niet nuttig ware in korte trekken dit nog eens zamen te vatten in verband tot vroegere rapporten.

Met het oog op de veelvuldige teleurstellingen, door de Nederlandsche kapitalisten bij hunne belegging in Amerikaansche waarden ondervonden, meen ik, dat zij, die vertrouwen stellen in onze mededeelingen, regt hebben op eene juiste omschrijving der beteekenis van de nieuw aangelegde lijnen der maatschappij en om daartoe te beter in staat te zijn heb ik mijn tweede uitstapje naar Amerika ondernomen..

Nadat wij in 1868 het administratiekantoor opgerigt hadden, introduceerden wij de aandelen der Chicago en Rock Island maatschappij aan onze beurs.

De reeds aan die introductie voorafgegane studie, van hetgeen deze en andere reeds bestaande maatschappijen in Amerika aanging, bragt ons tot de overtuiging, dat de positie, door de Chicago en North western ingenomen, op even degelijke basis berustte als die van de Chicago Rock Island.

Dientengevolge werd ook eene afdeling voor de aandelen van de Chicago en North western maatschappij door ons kantoor geopend, en reeds spoedig had het Hollandsch kapitaal groot belang bij die onderneming.

Dit belang vorderde dan ook, dat een onzer een plaatselijk onderzoek instelde naar den toestand der lijnen van de Chicago en North western spoorweg-maatschappij.

Als benoemd mede-directeur ging ik in 1870 daar-

heen en gaf van mijne bevinding verslag aan de Nederlandsche aandeelhouders.

Ik wees in dat verslag op de bestaande leemte in ons spoorwegnet en mijne overleggingen met de directie hadden ten gevolge het aanbieden op onze markt der leeningen voor de voltooiing van de plannen, die van den aanvang af het doel waren onzer onderneming.

De Madison Extension, men weet het, strekt tot verbinding der aan onze maatschappij in eigendom behoorende Winona en St. Peter-spoorweg met ons spoorwegnet.

Die Extension voegde 126 mijlen spoorweg bij het in 1870 in bedrijf zijnde getal mijlen.

De Menominee Extension vervangt het gebrekkig middel van verkeer per stoomboot op de Greenbay, en terwijl zij met 120 mijlen ons spoorwegstelsel vermeerdert, brengt zij de rijke ijzerdistricten van Lake Superior in directe verbinding met alle deelen der Vereenigde Staten. Bovendien verkrijgt de maatschappij door haar een belangrijk landbezit.

De verlenging van den Winona en St. Peterspoorweg, tot het bovenbedoeld plan der maatschappij behoorende, kon niet willekeurig worden uitgesteld, daar aan den aanleg dier verlenging een Landgrant verbonden was, wier bepalingen voorschreven, dat de weg vóór het einde van 1872 moest gereed zijn, waarin van gouvernementswege later eene voor ons gunstige wijziging is gemaakt, tengevolge van den buitengewoon strengen winter.

Die verlenging vermeerdert ons net met 185 mijlen.

Eindelijk nam de Chicago en Northwestern op zich om den Northwestern Union Spoorweg te pachten, onder zoodanige bepalingen, dat de Bonds dier onderneming volkomen zijn gelijk te stellen met de door haar zelve uitgegeven Bonds.

De aanleiding tot die handeling was de noodzakelijkheid, om zoowel aan de Winona en St. Peter, als aan de Menominee Extension en de Peninsula Devisie de voordeelen te bezorgen eener directe verbinding met het dagelijks in belangrijkheid toenemende Milwaukee.

Het getal mijlen dezer lijn, zal ons net met 140 mijlen vergrooten, waarvan het voornaamste deel, dat de Lake Superior mijnen met Milwaukee verbindt, elk oogenblik in exploitatie kan komen.

Het net der maatschappij, bij de voltooiing der thans onder contract zijnde wegen, zal, met inbegrip der Winona en St. Peter, la Crosse Trempeleau en Prescott, en Jowa Midland Railroads en de gehuurde lijnen in Jowa, eene lengte hebben van 2046.3 miles = 3292 kilometers.

De verschillende lijnen, welke een deel uitmaken van het stelsel der Chicago en North western maatschappij en waarvoor zij de verpligting van rentebetaling op zich heeft genomen, hebben gezamenlijk eene lengte van 570 mijlen.

Die ondernemingen en hare inkomsten worden thans nog afzonderlijk beheerd en de ontvangsten dier wegen zijn dus nog niet begrepen onder de opgaven der ontvangsten van de Chicago en North western.

Het grootste gedeelte dier ondernemingen is nog zeer jong en in nieuw bevolkte streken aangelegd. De netto-ontvangsten over de oudste gedeelten dier wegen zijn echter thans reeds voldoende om de rente over de daarop gevestigde hypotheek-schulden te betalen, en de nieuwere gedeelten beloven, dank de thans verkregen directe aansluitingen, zoowel zelf meer te ontvangen als aan de

oude lijnen voordeel te verschaffen door het vervoer, van hetgeen aan de lijn zelf geproduceerd wordt, naar een der hoofdmakten Chicago of Milwaukee.

De zamensmelting van de verschillende ondernemingen wordt voorbereid om tot vereenvoudiging van beheer te geraken. Eenige wettelijke bepalingen weêrhouden echter eene oogenblikkelijke uitvoering van dit gewenschte plan.

Herhaaldelijk is beweerd dat onnoodige en onvoordeelige extensien tot nadeel der maatschappij zijn aangelegd; ik meen na mijne omschrijving van het doel van den aanleg, met hen, die zulks beweren, van meening te mogen verschillen. De lijnen toch zijn aangelegd, deels tot verbinding van ons net met belangrijke handelsplaatsen, deels tot verbinding van de verschillende lijnen der maatschappij onderling, deels tot verkrijging der toegezegde landgrants van ruim 2.000.000 acres.

Dat deze extensien niet onverdeelig zijn voor de onde wegen blijkt uit de toename der ontvangsten gedurende het boekjaar 1872/73, bedragende \$ 1.315.456 of 11 $\frac{1}{3}$ % vermeerdering tegen de ontvangsten van 1871/72.

De toename der ontvangsten bedroeg
 over Junij 1873 \$ 221.683.
 » Julij » (volgens telegram). . . . » 211.000.
 Zijnde 20 $\frac{1}{3}$ % boven de ontvangsten derzelfde maanden van het boekjaar 1872/73 en 40% boven die van het boekjaar 1871/72.

Ofschoon een deel dezer vermeerdering is toe te schrijven aan het grooter aantal mijlen dat in exploitatie is, is een ander deel een gevolg van de ontwikkeling der door den weg doorsneden streken, want het vermeerderd mijlental, nu en dan, telkens bij gedeelten in exploitatie gekomen, heeft onmogelijk alléén zulk eene vermeerdering kunnen veroorzaken.

Sedert 1869, na het ophouden van een exceptioneel vervoer van materialen voor den Union Pacific spoorweg, welk vervoer de ontvangsten in het boekjaar 18⁶⁹/₇₀ tot ongekeerde hoogte deed stijgen, zijn de tarieven voor vervoer van vrachtgoederen niet onaanzienlijk verminderd, deels tengevolge van de daling in het goudagio, deels tengevolge van opgekomen concurrentie, en welken invloed dit op de ontvangsten der spoorwegmaatschappijen heeft, blijkt uit hetgeen daaromtrent in het verslag der Chicago en Rock Island maatschappij (zie blz. ~~40~~) wordt gezegd.

Heb ik aangetoond dat de nieuwe lijnen noch onnoodig, noch onvoordeelig, maar integendeel gewenscht zijn voor de maatschappij, al mogen enkele algemeene statistieke opgaven het tegendeel schijnen te bewijzen, thans wensch ik nog met een enkel woord aan te toonen waarop mijne overtuiging voor de toekomst der onderneming rust.

Het net der maatschappij bestaat thans uit drie hoofdlijnen of stelsels:

Eén groote lijn van Chicago naar Omaha; deze lijn bezorgt de belangen onzer maatschappij bij den doorvoerhandel tusschen de Atlantic en de Pacific Oceanen, die langzaam maar zeker en geregeld toeneemt, en loopt door graan voortbrengende streken.

De tweede groote lijn loopt van Chicago naar het verre Noordwesten; deze kan men de tarwe-lijn noemen daar zij door tarwe voortbrengende streken loopt. Zoodra de verbinding met Milwaukee gereed zal zijn, moet zij de producten, langs onze Winona en St. Peter-lijn gekweekt, naar de beide groote graanstapelplaatsen, Chicago en Milwaukee overbrengen.

De derde hoofdlijn is die van Chicago naar Lake Superior, naar de hout- en ijzer-districten, over wier rijkdom hiervoren is gerapporteerd.

De wegen zijn goed gebouwd, van deugdelijk materieel voorzien, grootendeels in vrij wel bevolkte streken gelegen en de dienstregeling is uitmuntend te noemen.

De vooruitzichten voor ontwikkeling van Noordwestelijk Amerika, door klimaat en rijkdom van bodem, zijn gunstiger dan vroeger naardien verder geene landscheningen verleend worden voor het aanleggen van spoorwegen.

De landverhuizers zullen hierdoor genoodzaakt worden zich langs de bestaande lijnen te vestigen.

In het jaarlijksch Verslag der maatschappij, dat binnenkort wordt verwacht, zal men verdere bijzonderheden vermeld vinden.

EXTRACT

UIT HET

Verslag over het op 31 Maart 1873 eindigend boekjaar

VAN DE

CHICAGO ROCK ISLAND

EN

PACIFIC SPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

Een overzicht van het afgelopen boekjaar en de daarin verkregen resultaten, toonen den aanhoudenden voorspoed der onderneming.

De waarde van de bezitting is toegenomen door het voortzetten der verwisseling van ijzeren rails tegen stalen, daarstellen van ijzeren bruggen, metselwerk en depôts en verbetering van den weg.

Het passagiersvervoer is toegenomen en groote hoeveelheden vrachtgoederen zijn vervoerd, met eene matige toename van ontvangsten.

Geene belangrijke ongelukken vonden plaats.

De goede toestand van de vervoermiddelen is op dezelfde hoogte gehouden, en de weg en zijne machines waren nimmer te voren in beter toestand.

De bruto-ontvangsten, uit alle bronnen, waren in dit jaar als volgt :

Bruto-ontvangsten	\$ 6.419.231.26
Interest op leeningen enz.	» 237.819.41
	<hr/>
	\$ 6.657.050.67
Exploitatie-kosten, belastingen enz.	» 3.517.783.49
	<hr/>
Netto-ontvangsten	\$ 3.139.267.18

Hieruit werd betaald :

Dividend in April en	
October	\$ 1.519.944.—
Interest op de hypo-	
theek-schuld	» 621.670.—
Huur van den Peoria en	
Bureau Valley Spoor-	
weg.	» 125.000.—
	<hr/>
	» 2.266.614.—
	<hr/>
	\$ 872.653.18

Hierbij het Saldo der income account,

1 April 1872.	» 3.717.030.02
	<hr/>
Tegenwoordig Saldo dier rekening	\$ 4.589.683.20

LAND-DEPARTEMENT.

Er zijn $15,591\frac{5}{10}$ acres land verkocht voor \$ 126.778.43 of p. m. \$ 8.40 per acre; de betaalde grondlasten over 484.639 acres beloopten \$ 62.350.09^c of p. m. $12\frac{1}{8}$ ^c per acre.

De opbrengst der land-verkooopen zijn na aftrek van belasting, adverteren en andere kosten voor het Land-departement, aangewend voor het Sinking Fund.

SINKING FUND.

Dit fonds bevat thans:

233 Bonds ad \$ 1000.— Chicago Rock Island en Pacific R R, geregistreerd in de compaguieboeken ten name van de Commissarissen voor het Sinking Fund en derzelver coupons zijn ver- nietigd; waarvan de pari waarde is. . \$	233.000.—
24 Bonds ad \$ 1000.— van de Peoria Pekin en Jacksonville R R C°, pari waarde »	24.000.—
Kas, in handen van de Corn Exchange Bank »	870.26
	<hr/>
	\$ 257.870.26
	<hr/> <hr/>

Bruto-ontvangsten.

Van Passagiers \$	1.521.790.14
» Vrachtgoederen »	4.597.982.01
» Postvervoer »	90.751.24
» Express. »	100.650.—
» Huren, interesten enz. »	90.657.38
» Wagendiensten. »	12.874.18
» den Telegraaf »	4.526.31
	<hr/>
Totaal . . . \$	6.419.231.26

Uitgaven.

Exploitatiekosten \$	3.253.344.91
Geregtskosten. »	23.958,07
Belastingen »	240.480.51
	<hr/>
	» 3.517.783.49
Netto-ontvangsten . . \$	2.901.447.77
	<hr/> <hr/>

Exploitatiekosten $50\frac{6.8}{100}$ pCt. van de bruto-ontvangsten.

Id. met inbegrip der geregtskosten en belastingen $54\frac{8.0}{100}$ pCt.

De ontvangsten voor passagiers bedragen 24 pCt., voor vrachtgoederen 71 pCt., en voor Express en diversen 5 pCt. van het geheel.

De ontvangsten voor passagiers waren 9 pct. boven die van het vorig jaar.

De ontvangsten voor vrachtgoederen waren $9\frac{1}{4}$ pct. boven die van het vorig jaar.

Het vervoer van vrachtgoederen was in tonnen aantal $26\frac{2.7}{100}$ pct. grooter dan in het jaar te voren, waaruit blijkt dat de compagnie jaarlijks grooter bedrijf heeft, maar tegen lager tarief.

Wanneer het tarief van verleden jaar had kunnen worden in rekening gebracht, zouden de inkomsten voor het vervoer van vrachtgoederen alleen \$ 387.000.— hooger zijn geweest en naar het tarief van vijf jaren geleden zou die vermeerdering \$ 2.109.319.08 bedragen of p. m. 50 pct.

De uitgaven voor constructie-rekening en equipment bedragen \$ 1.155.923.64.

De vermeerdering van equipment bestaat uit:

14 Eerste klas 34 ton Locomotieven.

4 Passagierswagens.

2 Bagage »

6 Wagens voor veedrijvers.

5 Kookwagens.

50 Gesloten vrachtwagens.

129 Veewagens.

50 Platte vrachtwagens.

al hetgeen in de werkplaatsen van de maatschappij is vervaardigd.

Het Westinghouse-patent is toegepast op 36 Locomotieven en 76 wagens.

Verder zijn verschillende verbeteringen tot stand gebracht, waaronder vermelding verdienen $2\frac{1}{2}$ mijlen dubbele rails bij Davenport, $18\frac{3}{4}$ mijlen stalen rails ter vervanging van ijzeren, nieuwe steenen Depots te Rock Island, te Davenport en te Jowa-City.

De nieuwe brug over de Mississippi-rivier bij Rock Island, gebouwd onder toezigt van het gouvernement der Ver. Staten, maar gedeeltelijk eigendom der compagnie, kwam in October l.l. in gebruik, waardoor veel tijd en kosten gespaard werden.

Die brug is onder toezigt van gouvernements-ingenieurs gebouwd. Het ijzeren bovenwerk rust op pijlers van metselwerk en het geheel is als een der schoonste werken van dien aard in Amerika te beschouwen.

De oude brug is reeds bijna geheel opgeruimd ter voldoening aan eene overeenkomst met den minister van oorlog.

De Branch-railroads naar Winterset en Sigourney in Jowa, waarvan in het vorig jaarverslag melding gemaakt werd, zijn gereed en sedert Mei l.l. in operatie. Zij dragen reeds belangrijk bij tot het vervoer der hoofdlijn.

De herbouw van het Union Passagiers Station in Chicago ving aan in de lente van 1872 en werd sedert bijna onafgebroken voortgezet, zoodat het gereed zal zijn tegen het houden der jaarlijksche vergadering in Junij 1873.

Het gebouw is van dezelfde uitgebreidheid en staat op dezelfde plaats als dat hetwelk tijdens de Chicago-brand vernield werd en kan als het schoonste depot in het westen van Amerika beschouwd worden.

Het Pacific Hotel, waarin de Company geïnteresseerd

is, is herbouwd en een schoon gebouw geworden. In Mei 1873 zal het geopend worden en, in de nabijheid van ons nieuw depot gelegen, zal het een groot gemak voor reizigers zijn en stellig een voordeel voor onze onderneming.

Een nieuw steenen gebouw 194 bij 60 voet, is in aanbouw bij Chicago om daarin eene gieterij te vestigen.

Deze inrigting zal bij het vervaardigen van locomotieven, wagens, andere ijzerwerken enz. in de werkplaatsen der maatschappij, eene groote besparing van kosten aanbrengen.

Een nieuw steenen Engine-house met 16 bergplaatsen voor locomotieven is in aanbouw te Stuart.

Het leggen van dubbele rails tusschen Port Byron Junction en Colona wordt voorbereid en de leverantie van stalen rails, voldoende voor 50 mijlen weg, is gecontracteerd

Met inbegrip der 14 nieuw gemaakte locomotieven bezit de maatschappij thans 197 stuks

Benevens: Slaapwagens	11
Gewone passagierswagens	55
Wagens voor passagiers en bagage	7
Postdienst-wagens	5
Bagage- en expres-wagens	23
Betaalmeester-wagen	1
Gesloten vracht-wagens	2406
Vee-wagens	533
Platte- en kolen-wagens	880
Kook- en veedrijvers-wagens	77
Diverse wagens voor constructie enz.	42

Te zamen 4239 stuks

Hieronder is begrepen het materieel dat gebruikt wordt op den Chicago en South-Western spoorweg.

BALANS 1 April 1873.

DEBET.

Kosten van den weg en equipering	\$ 28.721.723.92
Indianola spoorweg	» 172.634.80
Sigourney »	» 564.584.78
Fort Leavenworth spoorweg.	» 111.020.82
Winterset »	» 222.274.97
Pacific Hotel aandeelen	» 125.000.—
» » Bonds	» 118.200.—
Spoorwegbrug »	» 387.136.49
Voorschotten ter betaling van Chicago & Southwestern conpons	» 569.712.49
Voorschotten voor uitgaven op den Chi- cago en Southwestern spoorweg	» 1.088.839.88
Bonds in bewaring van den Assistent Thesaurier.	» 25.500.—
Vordering op het Departement der Posterijen	» 23,363.06
Voorraad van brandstoffen en materialen	» 74.176.09
Kas van den kassier in Chicago	» 375.115.43
Chicago Rock Island & Pacific Rail Road aandeelen	» 4.500.000.—
Kas en dadelijk opvraagbare leeningen	» 1.636.752.66
	<u>\$ 38.716.035.39</u>

CREDIT.

Kapitaal	\$ 25.000.000.—
Bonds Chicago & Rock Island Com- pany losbaar	» 2.000.—
Hypotheek schuld	» 8.970.140.—
Chicago Rock Island & Pacific Rail Road Company in Jowa	» 15.998.89
Diverse rekeningen	» 138.213.30
Saldo der Income Account	» 4.589.683.20
	<u>\$ 38.716.035.39</u>

De veel besproken verhouding tusschen de Chicago Rock Island en Pacific en de Chicago en Southwestern spoorweg-maatschappijen, werd natuurlijk door mij ter sprake gebragt tijdens mijn verblijf in Amerika.

De aandeele van de Chicago Rock Island en Pacific spoorweg-maatschappij zijn indertijd door ons administratie-kantoor aan de Amsterdamsche beurs geïntroduceerd en alzoo legde het belang, dat het Hollandsch publiek in die onderneming heeft, mij de verplichting op, de bovenbedoelde verhouding met de Chicago en Southwestern te onderzoeken.

De op aanvraag van het administratie-kantoor reeds in het voorjaar ontvangen afschriften der tusschen genoemde maatschappijen bestaande contracten dienden tot leiddraad onzer besprekingen, en daarvan volgt hier een beknopt overzicht.

Den 1 October 1869 is tusschen de Rock Island en de Southwestern (gemakshalve worden de beide maatschappijen aldus verkort genoemd) een contract gepasseerd, waarbij de Rock Island op zich nam om de \$ 5.000.000 7 0/0 eerste hypotheek obligatiën te guaranderen, zoo voor rente als kapitaal, die door de Southwestern zouden worden uitgegeven, ten einde, uit de opbrengst daarvan, haren spoorweg te voltoojen van Washington (een station van de Rock Island) tot aan de Missouri-rivier in de nabijheid van Leavenworth City, vóór of uiterlijk op 1 November 1871.

Op het oogenblik, dat die overeenkomst werd aangeaan, was van dien spoorweg het gedeelte tusschen de Missouri rivier en de stad Cameron reeds bijna gereed.

Aangezien deze spoorweg nà zijne voltoojing eene directe verbinding zou daarstellen tusschen Chicago en

Leavenworth en bij gevolg eene voedingslijn (feeder) beloofde te zijn voor de Rock Island, heeft deze maatschappij het in haar belang geacht de Southwestern te ondersteunen in de verkrijging der daartoe noodige middelen.

Ten einde aan de te plaatsen Bonds der jonge maatschappij eene hoogere marktwaarde te bezorgen, heeft de Rock Island de genoemde garantie verleend en is die dan ook vermeld op elk der uitgegeven Bonds, bekrachtigd door het zegel der maatschappij en de handteekeningen van den president en den secretaris.

Die handeling deed dus de Rock Island aansprakelijk worden voor de prompte betaling der coupons op derzelve vervaltijd en eveneens voor de aflossing van het kapitaal 30 jaren na den datum van uitgifte.

Geen wonder dat de Rock Island daartegenover zoodanige voorwaarden stelde, dat daardoor de belangen van hare aandeelhouders beschermd werden.

Die voorwaarden waren de volgende:

De Southwestern verbond zich bij een altijddurend «running arrangement» met de Rock Island, dat zij nimmer overeenkomsten zou aangaan, waardoor andere met de Rock Island concurrerende maatschappijen zouden bevoordeeld worden; dat zij de vrachtgoederen en passagiers, bestemd naar een der stations van de Rock Island immer daarheen zoude zenden over de lijnen dezer maatschappij en dat zij hare vracht- en personen-treinen zou laten corresponderen met die der Rock Island. Zij verbond zich verder om geen wagens van andere maatschappijen op hare lijnen toe te laten, wanneer daardoor de belangen van de Rock Island zouden benadeeld worden. Voorts om geen andere maatschappij toe te staan om haren weg te gebruiken, noch om die

te exploiteren of te equiperen, dan met schriftelijke toestemming van de Rock Island compagnie en dat, zoo het noodzakelijk mogt worden om zich het benodigd equipment aan te schaffen door eenige overeenkomst met eene andere maatschappij, zij alsdan met de Rock Island een contract zal aangaan, hetzij voor het equiperen, of wel voor het equiperen en exploiteren van haren weg, of eindelijk, om dien weg aan de Rock Island te verhuren, naar de keuze van laatstgenoemde en op tusschen beide partijen overeen te komen bepalingen.

Tegenover deze verbindtenis nam de Rock Island op zich, om, wanneer de Southwestern gereed zou zijn, voor de exploitatie, in het noodige equipment te voorzien of den weg in pacht te nemen, op voorwaarden tusschen beide partijen overeen te komen.

Eindelijk beloofden beide maatschappijen om met alle geoorloofde middelen de wederzijdsche belangen te bevorderen, ten einde daardoor eene regtstreeksche en voordeelige verbinding van Chicago met Leavenworth tot stand te brengen.

In geval de Southwestern in gebreke mogt blijven in de voldoening van rente of van aflossing van het kapitaal, zoodat de Rock Island als garant daarvoor zou aansprakelijk worden, werd er bepaald dat de zoodanig betaalde coupons of Bonds onvernietigd in het bezit zouden blijven van de Rock Island, om te worden gehouden als eene vordering op of tegen de Southwestern in de plaats van hen, die daarvan de vroegere houders waren.

Deze vordering, ofschoon aan de Rock Island het regt gevende om zoo noodig de bezittingen van den Southwestern in beslag te nemen en die te verkoopen,

zal echter volgens de bepalingen der overeenkomst ondergeschikt blijven aan de regten der houders van nog uitstaande coupons of Bonds.

Het is de bedoeling (zegt het genoemd contract) van de beide partijen, dat de zoodanig voorgeschoten gelden een tweede hypotheekrecht vertegenwoordigen voor de Rock-Island op al de bezittingen van de Southwestern, alleen ondergeschikt aan de regten van de dan nog uitstaande eerste hypotheek Bonds of coupons, terwijl die voorschotten tegenover elke andere personen of corporaties het regt van eerste hypotheek zullen bezitten.

De Southwestern verbindt zich dan ook om, zoo zulks door de Rock-Island verlangd mogt worden, aan laatstgenoemde eene tweede hypotheek op al hare bezittingen toe te staan, ter verzekering van al de gelden door de Rock-Island betaald of nog te betalen tengevolge van of voortvloeiende uit hare garantie.

Deze overeenkomst, in dato 1 Oct. 1869, is door de zegels van de beide maatschappijen en de handteekeningen van derzelve respectieve presidenten en secretarissen bekrachtigd.

Op den 6 October 1869 werd door de Rock Island hare garantie op de Bonds der South western geplaatst en veertien dagen later, op den 20 October 1869, deed de South western daarop eene supplement-verklaring drukken, waarbij beloofd werd, dat de Bonds en derzelve coupons in goud zouden betaald worden.

Inmiddels werd de Atchison Branch geprojecteerd en de directie der Rock-Island verlangde eene verklaring, dat de bepalingen, in het voornoemd contract gemaakt,

ter bescherming harer belangen tegenover de op zich genomen guarantee, ook zouden van toepassing zijn op den te bouwen Atchison Branch, hoofdzakelijk betreffende het eventueel verhuren daarvan.

Dientengevolge werd op den 7 Julij 1871 eene tweede overeenkomst tusschen beide corporatien gesloten, bepalende, dat dezelfde conditiën die voor het verhuren van de Southwestern overeengekomen waren, ook van toepassing zouden zijn op de te bouwen Atchison Branch. Ook deze overeenkomst is voorzien van de zegels en de handteekeningen der presidenten van beide maatschappijen.

Deze laatste overeenkomst heeft ontegenzeggelijk de strekking, om aan de Southwestern de verplichting op te leggen om hare Atchison Branch evenmin aan andere maatschappijen te verhuren, ergo, om de waarborgen aan de Rock Island verleend tegenover de van haar ontvangen ondersteuning, ook ten opzichte van de Atchison Branch te handhaven.

Dit blijkt uit het extract der notulen van het Executive Committee der Rock Island in dato 30 October 1871, dus één dag voor den termijn waarop de Southwestern geheel voor de exploitatie gereed moest zijn, waarbij eene commissie werd benoemd om, ter voldoening aan de bepalingen van het contract van 1 October 1869, met de Southwestern een plan te beramen voor een «running arrangement» en om, na daaromtrent te zijn overeengekomen, rapport uit te brengen aan het Executive Committee der Rock Island maatschappij.

Het benoemen dezer commissie bewijst, dat de Rock Island zich streng aan de bepalingen van het contract hield.

Deze Commissie trad daarop in onderhandeling met het bestuur van de Southwestern en dit had, na vele be-

sprekingen, tengevolge, dat zij op 1 December 1871 een schrijven van die directie ontvingen, bevattende verschillende voorstellen tot aankoop van waarden dier maatschappij of van de Leavenworth en Atchison-brug.

In antwoord daarop rigtten de beide Heeren gecommiteerden een brief aan de Southwestern, waarbij zij kennis gaven van de ontvangst en tevens van hunne zijde een plan voor het pachten van den Southwestern spoorweg insluiten, belovende dat de Rock Island binnen 25 dagen of de propositiën tot aankoop bovenvermeld zou aannemen of de Southwestern zou pachten volgens het door hen opgemaakt plan.

Men zal dadelijk opmerken dat die beide Heeren gevolmagtigd waren om over de basis van een running arrangement te onderhandelen, en niet over den aankoop van aandeelen of Bonds. Veel minder nog waren zij gevolmagtigd om de Rock Island maatschappij zoodanig te verbinden, dat zij de een of de andere verplichting zou moeten aannemen.

Intusschen schreven de Heeren M. Courtright, F. H. Winston en J. N. Burnes onder het hun toegezonden plan de verklaring, dat zij bovenstaande voorstellen aannemen.

Het is van belang er op te letten dat de 25 dagen, waarbinnen de Rock Island een der beide propositiën zou moeten aannemen, op den 29 December verstreken waren en uit de notulen van het Executive Committee dier maatschappij blijkt, dat de beide Heeren die tot het beramen van een running arrangement waren afgevaardigd, eerst in de op 5 Februarij 1872 gehouden vergadering van hunne bemoeijingen verslag gaven.

Overigens werd na hunne mededeeling eene motie ingesteld om één der beide propositiën aan te nemen, doch bij daaropvolgende stemming verworpen.

Zoolang nu de Rock Island de voorstellen van haar sub-committee niet had aangenomen noch verworpen, kon de Southwestern directie in de veronderstelling blijven, dat een der beide voorstellen zou worden aangenomen.

Maar na de weigering om een der beide propositien aan te nemen, verkreeg de Southwestern de zekerheid, dat hare bewering van een bestaand pachtcontract door de Rock Island zou worden tegengesproken.

Toch werd de leening voor de Atchison Branch in April 1872, dus 8 weken nadat de Rock Island het voorstel verworpen had, aan de Amsterdamsche en Rotterdamsche markten aangeboden en daarbij een prospectus, gedateerd Junij 1871 herhaald, waarin als een der waarborgen wordt vermeld:

»De overeenkomst, krachtens welke de Chicago Southwestern haren weg, met inbegrip van den te bouwen zijtak naar Atchison, aan de Chicago Rock Islandmaatschappij verpacht heeft, tegen eene geguarandeerde minimum pachtsom, die het bedrag der jaarlijks voor de rentebetaling op alle obligatiën der Southwestern-maatschappij vereischte gelden overtreft, hetgeen alzoo gelijk staat met een direkt endossement dezer uitgifte door de Chicago Rock Island-maatschappij.»

Hoe kon men in Junij 1871 kennis geven van een bestaand pachtcontract, over welker basis men in December, dus 6 maanden later, eerst onderhandelde?

Hoe kon men in April 1872 zich op dat beweerde contract beroepen, acht weken nadat de Rock Island geweigerd had de gedane voorstellen aan te nemen?

Dit alles geschiedde tijdens de president der Rock Island, om redenen van gezondheid, in Europa was.

In den herfst van 1872 in Amerika teruggekeerd, vernam hij dat van de zijde der Southwestern voortdurend

beweerd werd, dat de Rock Island door een pachtcontract verbonden was.

Het document, dat men een verbindend contract bleef noemen, bevatte ook de bepaling, dat de Southwestern vier millioen dollars 7 pCt. Bonds op haren Atchison Branch zou uitgeven en dat de Rock Island daarvan één millioen zou garanderen, ten einde daarmede de uitstaande Atchison Bonds in te trekken. Die uitstaande Bonds waren uitgegeven voor een weg van 50 mijlen en de Southwestern heeft door den aanleg van 30 mijlen Atchison bereikt.

Mr. Tracy doorzag de plannen. Door vol te houden, dat het document in quaestie voor de Rock Island verbindend was, wilde men de garantie voor de Atchison Bonds afdwingen, die, trots vroegere verklaringen, niet verkregen was.

Hij nam toen den maatregel om zich de meerderheid van het Southwestern aandeelen-kapitaal door aankoop te verzekeren en op de kort daarop volgende bestuursverkiezing werd hij tot president benoemd.

Om zijn eigen groot belang in de Rock Island en de hem toevertrouwde belangen der aandeelhouders in die maatschappij tegen de aanmatiging en de plannen van de Southwestern te beschermen, achte hij het noodig elken twijfel weg te nemen omtrent het bestaan van eenig verbindend contract, en werd dan ook met algemeene stemmen besloten dat:

Aangezien er twijfel bestaat over de al of niet geldigheid of bindende kracht van zeker document, dat gezegd wordt te zijn overeengekomen tusschen W. L. Scott en H. Riddle als gecommitteerden der Rock Island ter eenre en M. Courtright, F. H. Winston en J. N. Burnes voor de Southwestern maatschappij ter andere zijde, en

aangezien de betrokken partijen het in aller belang achten dit document als zonder waarde te verklaren, wordt het bedoelde papier als nietig en zonder verbindende kracht verklaard, zoodat daaruit voor geene der beide partijen, noch voor de personen, wier handteekeningen daarop voorkomen, eenige verplichting ontstaan kan.

Voorts constateerden de Heeren Courtright Winston en Burnes, bij eene schriftelijke verklaring, de herroeping van het beweerd contract.

Dezelfde personen die getracht hebben om een voorgesteld plan als een verbindende overeenkomst aan de Rock Island op te dringen, hebben dus verklaard, dat het stuk in quaestie waardeloos is.

Zouden die heeren daartoe zijn te bewegen geweest wanneer de Rock Island zich willekeurig aan eene aangegane verbindtenis wilde onttrekken?

Wat volgt nu uit al het bovenstaande?

De Rock Island ondersteunt de Southwestern door de obligatiën te garandeeren, uit welker opbrengst hare hoofdlijn moest worden aangelegd.

Toen de Southwestern het plan vormde om de Atchison lijn te bouwen, eischte en verkreeg de Rock Island, dat dezelfde waarborgen die zij ten opzichte van het verhuren der hoofdlijn had bedongen, ook ten aanzien van die zij-lijn van kracht zouden zijn.

Bij de onderhandelingen over een pachtcontract heeft de Southwestern directie een voorstel, dat door een sub-committee bij gewone briefwisseling werd gedaan, een contract genoemd en zulks blijven doen na de officiële verwerping daarvan door de Rock Island.

De president dezer maatschappij neemt tegen die aannemende handeling afdoende maatregelen, terwijl hij intusschen zorg draagt, dat de Rock Island maatschappij

de werkelijk op zich genomen verplichtingen vervult, zoo door het betalen der Chicago-Southwestern coupons, volgens den inhoud der obligatie, in currency, als door het noodige equipment voor dien spoorweg te blijven fourneren.

Hiermede is de ware verhouding tusschen de beide maatschappijen aangetoond. Welke waarde hebben nu al de beschuldigingen en klagten, zoo tegen de Rock Island als tegen haren president uitgebragt?

De betaling in currency van de coupons der hoofdlijnobligatiën en de nietbetaling van de coupons der Atchison Bonds werden voorgesteld als bewijzen van kwade trouw, waarop weder de vooronderstelling werd gebouwd dat de ontvangsten der Southwestern wel degelijk voldoende waren om de coupons van de beide soorten van obligatiën te betalen, maar dat mr. Tracy alles aanwendde om die ontvangsten te doen verminderen en de uitgaven op te drijven.

De handelwijze der Rock Island in de couponsbetaling is door bovenstaande mededeelingen reeds volkomen geëxpliceerd. Iedereen zal toestemmen, dat deze maatschappij de werkelijk op zich genomen verplichting heeft vervuld. Over de ontvangsten en uitgaven kan men uit de volgende tabel evenzoo de waarheid leeren kennen.

**STAAT der bruto-ontvangsten van de Chicago-
en Southwestern Spoorwegmaatschappij, van 1
Oct. 1870, met inbegrip der Atchison Branch.**

	Passagiers.	Vrachtgoederen.	Totaal.
Van 1 Oct. 1870 tot			
31 Maart 1871	\$ 10141,47.	\$ 21562,10.	\$ 31703,57.
April »	» 2491,20.	» 6397,37.	» 8888,57.
Mei »	» 3182,73.	» 12231,52.	» 15414,25.
Junij »	» 4398,88.	» 18835,58.	» 23234,46.
Julij »	» 4919,69.	» 15925,07.	» 20844,76.
Augustus »	» 6137,58.	» 15150,45.	» 21288,03.
September »	» 6481,55.	» 14550, —.	» 21031,55.
October »	» 10986,55.	» 14000, —.	» 24986,55.
November »	» 10107,53.	» 26432,14.	» 36539,67.
December »	» 9720,61.	» 18756,27.	» 28476,88.
Januarij 1872	» 10834,64.	» 18141,11.	» 28975,75.
Februarij »	» 11396,81.	» 15560, —.	» 26956,81.
Maart »	» 14446,43.	» 23771,91.	» 38218,34.
April »	» 14092,66.	» 27078,78.	» 41171,44.
Mei »	» 13922,64.	» 25195,16.	» 39117,80.
Junij »	» 13601,08.	» 22881,81.	» 36482,89.
Julij »	» 15849,35.	» 20207,21.	» 36056,56.
Augustus »	» 18338,88.	» 37388,17.	» 55727,05.
September »	» 19201,67.	» 33327,01.	» 52528,68.
October »	» 20887,41.	» 29682,17.	» 50569,58.
	<u>\$ 221139,36.</u>	<u>\$ 417073,83.</u>	<u>\$ 638213,19.</u>

STAAT der Exploitatiekosten van de Chicago- en Southwestern Spoorwegmaatschappij, van 1 Oct. 1870 tot 31 Oct. 1872, met inbegrip van de Atchison Branch.

Van 1 October 1870 tot

31 Maart 1872	\$ 197559,88.
April »	» 35210,20.
Mei »	» 46024,82.
Junij »	» 50644,44.
Julij »	» 63143,49.
Augustus »	» 56100,46.
September »	» 78460,—.
October »	» 62822,96.
	<hr/>
	\$ 589966,25.

STAAT van kosten, van 1 Sept. 1870 tot 31 Oct. 1872, voor rekening van de Chicago- en Southwestern Spoorwegmaatschappij, met inbegrip van de Atchison Branch, teneinde den weg in staat te brengen voor de operatie.

1 Sept. 1870 tot 31 Maart 1872:

Eigendomsregt (Right of Way)	\$ 2029,—.
Materialen voor gebouwen, meubelen }	» 178748,91.
Stations en verzorging van den weg }	
Arbeid, Constructietreinen voor den weg, voor gebouwen enz.	» 396464,99.
Locomotieven en wagen dienst voor Constructietreinen	» 64590,39.
	<hr/>
Transporteren	\$ 641833,29.

Transport \$ 641833,29.

1 April 1872 tot 31 Oct. 1872:

Materialen voor den weg, voor gebouwen, Stations en benoedigheden, afschuttingen enz.	\$ 71236,17.
Arbeid, Constructietreinen voor den weg, gebouwen enz. . . »	157795,—.
Locomotieven en wagensdienst voor Constructietreinen . . »	47212,50.
	<hr/> » 276243,67.
	<hr/> \$ 918076,96.

RECAPITULATIE.

Ontvangsten van 1 Oct. 1870 tot 31 Oct. 1872:

Van Passagiers	\$ 224139,36.
» Vrachtgoederen	» 417073,83.
	<hr/> Totaal . . \$ 638213,19.

Uitgaven gedurende denzelfden tijd:

Constructie	\$ 918076,96.
Exploitiatiekosten	» 589966,25.
	<hr/> \$ 1.508043,21.

Verlies bij de exploitatie van den Chicago en Southwestern	\$ 869830,02.
Waarbij nog komt voor de betaling van de Coupons der \$ 50.00000 geguar. Bonds »	569712,49.

Geheel bedrag der voorschotten tot op 31
Oct. 1872 aan den Chicago- en South-
western Spoorwegmaatschappij . . . \$ 1.439542,51.
Deze voorschotten waren blijkens het verslag op 31
Maart 1873 tot \$ 1.658.552,37 geklommen.