



Mededeelingen betreffende den Elisabethtown en Paducah Spoorweg : de toestand, vooruitzichten en schuld ...

<https://hdl.handle.net/1874/234469>

1068 mm10870 Am. 1/2. 31.

MEDEDEELINGEN

BETREFFENDE DEN

Elisabethtown en Paducah

SPOORWEG

in KENTUCKY.

De Toestand, Vooruitzichten en Schuld.

~~~~~

**\$ 3,000,000 8 % Bonds,**

**EERSTE HYPOTHEEK,**

**aflosbaar in 1890.**

~~~~~

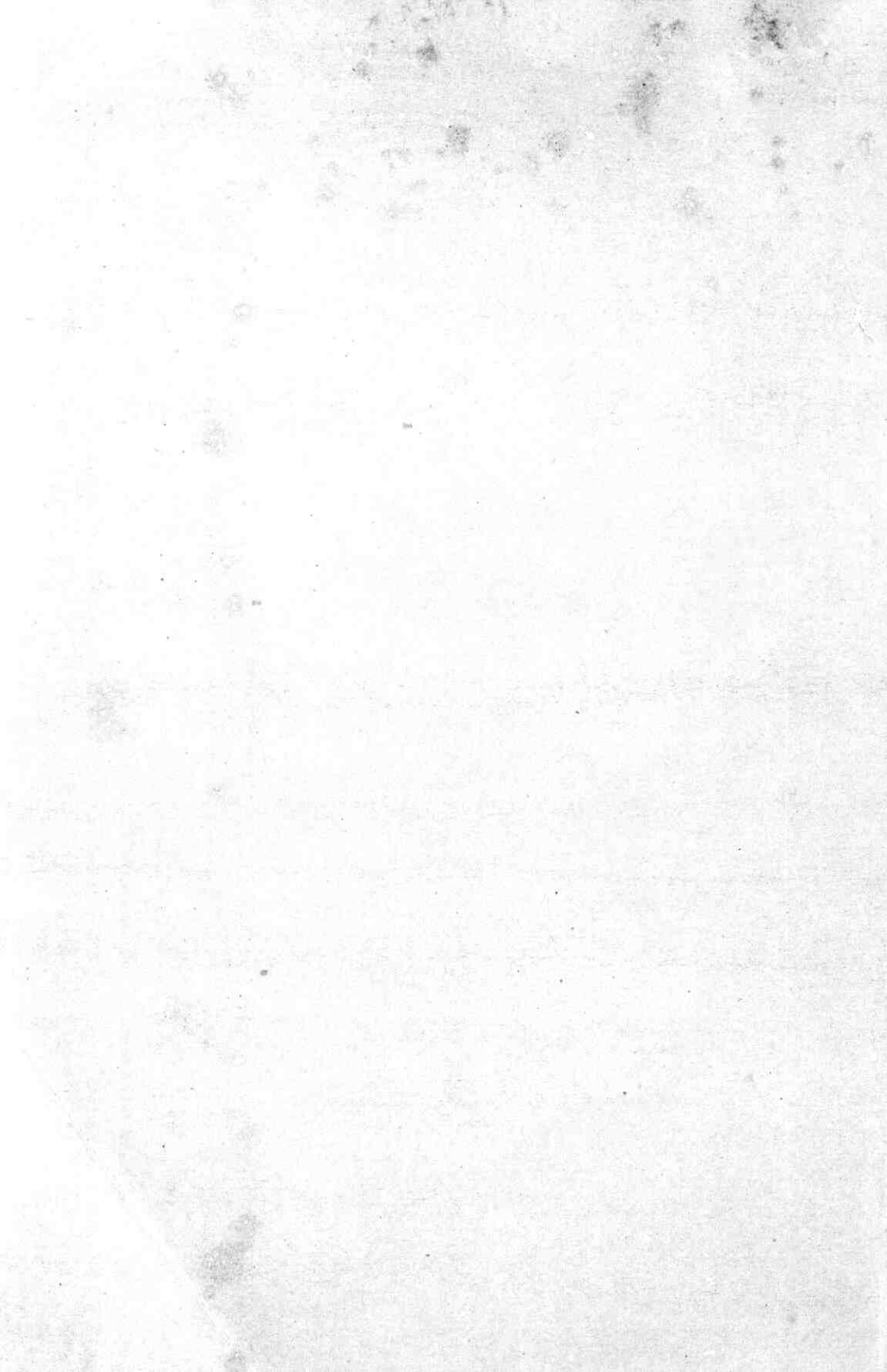
INTEREST,

BETAALBAAR HALFJAARLIJKS

BIJ DE

BANK OF AMERICA

te NEW-YORK.



MEDEDEELINGEN

BETREFFENDE DEN

Elisabethtown en Paducah

SPOORWEG

in KENTUCKY.

De Toestand, Vooruitzichten en Schuld.

\$ 3.000,000 8 % Bonds,

EERSTE HYPOTHEEK,

aflosbaar in 1890.

INTEREST,

BETAALBAAR HALFJAARLIJKS

BIJ DE

BANK OF AMERICA

te NEW-YORK.

MEDEDEELINGEN

BETREFFENDE DEN

Elisabethtown en Paducah

SPOORWEG

in KENTUCKY.

De Toestand, Vooruitzichten en Schuld.

\$ 3.000,000 8 % Bonds,

EERSTE HYPOTHEEK,

aflosbaar in 1890.

INTEREST,

BETAALBAAR HALFJAARLIJKS

BIJ DE

BANK OF AMERICA

te NEW-YORK.

ELIZABETHTOWN EN PADUCAH

Spoorweg

in KENTUCKY.

L I G G I N G.

De Elizabethtown- en Paducah-spoorweg zal, zoodra hij geheel voltooid is, het midden- en westelijk gedeelte van Kentucky doorsnijden van Elizabethtown, gelegen aan den Louisville- en Nashvillespoorweg, 42 mijlen ten zuiden van Louisville, tot Paducah aan de Ohio, aan den mond van de rivier Tennessee; het is de eenige weg ten westen van Louisville, die in oostelijke en westelijke richting door Kentucky loopt. De geheele lengte zal 185 mijlen zijn.

De weg verdeelt het midden- en westelijk gedeelte van Kentucky, tusschen de rivier Ohio en de lijn van den Nashville spoorweg en zijn tak naar Memphis, in bijna gelijke deelen, en de landstreek die door plaatselijken handel en door het reizend

publiek aan den weg cijnsbaar wordt gemaakt, is zeer uitgestrekt. De rivieren Tennessee, Cumberland en Green, de grootste bevaarbare stroomen in Kentucky, worden door de lijn doorsneden. Voor de landstreken, die aan deze rivieren gelegen zijn, en vooral voor de streken aan de Tennessee en Cumberland, zuidelijk tot de spoorweglijn van den staat Tennessee, zal de weg eene betere gemeenschap aanbieden met Louisville en Cincinnati dan de langere weg over de Ohio-rivier, die ook dikwijls door ijs en laag water wordt gestremd. De streken, die thans langs deze rivieren hunne producten naar de Ohio moeten vervoeren, zullen van den Elizabethtown en Paducah spoorweg moeten gebruik maken, en daardoor wordt ieder thans bestaand rivierstation een spoorwegstation, van waar en waarheen passagiers en vrachtgoederen worden vervoerd; hierdoor wordt aan de lijn een groot distrikt ter exploitatie overgegeven, een district dat in lengte tweemaal zooveel mijlen telt als de afstand waar langs de spoorweg loopt, door een streek waar de bevolking niet alleen tot het drijven van handel van den spoorweg zal gebruik maken, maar waar het vervoer over het algemeen geen gemakkelijker middel zal vinden dan de Elizabethtown en Paducahlijn.

De weg loopt langs en door de distrikten Hardin, Grayson, Ohio, Muhlenberg, Hopkins, Caldwell, Lyon, Marshall en Mc. Cracken, en de distrikt- en hoofdplaatsen van zes hunner; en in gemeenschap met de Owensboro en Russelville, benevens met de Evansville, Henderson en Nashville-spoorweglijnen, thans in aanbouw, zal de Paducahlijn een concurrent worden van het vervoer over de Ohio-rivier voor de distrikten Davies, Mc. Lean, Webster en Union, en in verbinding met de Nashvilllijn en

den tak naar Memphis voor den handel van de distrikten Butler, Christian en Trigg.

De Owensboro en Russelville-lijn snijdt den Elizabethtown en Paducah-weg, bij het station South Carrolton, 9 mijlen ten westen van Green rivier. De Evansville, Henderson en Nashville-lijn snijdt de E. en P. lijn dicht bij Gordonsville.

Te Paducah zal de E. en P. lijn in gemeenschap komen met den Paducah en Gulf-spoorweg, die rechtstreeks naar het zuiden loopt, en die na de Nashville en Northwestern lijn te hebben doorsneden, met den Mobile- en Ohiospoorweg te Troy zich vereenigt.

De Mississippi-spoorweglijn van Memphis naar Troy is in aanbouw; met het leggen van $36\frac{1}{2}$ mijl van Memphis naar Covington is een begin gemaakt; zoodra dit gedeelte voltooid is, zal er eene bijna directe gemeenschap tusschen Memphis en Paducah bestaan. De Belleville en Illinois Southern-spoorweglijn is ook in aanbouw, en reeds verhuurd aan de St. Louis, Alton- en Terre Haute-spoorwegmaatschappij, waardoor op nieuw eene belangrijke vermeerdering van vervoer voor den Elizabethtown en Paducah weg wordt geboren.

Met 1 Juni a. s. zal de oostelijke afdeeling van den weg 93 mijlen tot Greenville voltooid zijn.

Het werk wordt zeer geregeld en met kracht voortgezet, over de geheele lijn gaat het zeer goed vooruit.

Kosten van aanleg.

Volgens het verslag van den hoofdingenieur van 1 Maart 1868, zou de geheele E. en P. lijn \$ 5,700,000 of ongeveer \$ 31,000 per mijl kosten. Deze begrooting is verkregen na zeer nauwkeurige en uitvoerige opmetingen, met de grootste zorg samengesteld en opgemaakt, vooral met het oog op toevallen van allen mogelijken aard, die het bedrag zouden kunnen doen verhoogen. Sedert het maken der begrooting, is de aanleg voor 126 mijlen van den weg, waaronder zeer kostbare waterpaslegging en het metselwerk van de bruggen over de Tennessee, Cumberland en Greenrivieren aanbesteed, tot prijzen die in den regel volle 10 pCt. onder de begrooting zijn gebleven, en met subsidiën in County-bonds loopende van 25 tot 30 pCt. over het bedrag der uitgaven. Met vertrouwen kan daarom het cijfer van \$ 31,000 per mijl als genoegzaam worden aangenomen om den weg geheel gereed te maken en in werking te brengen, en zal de lijn voor handel en verkeer kunnen worden opengesteld, met eene uitgave van \$ 300,000 *minder* dan oorspronkelijk was begroot.

Maatschappelijk kapitaal.

Het kapitaal van de maatschappij bestaat uit de volgende inschrijvingen in geld en bonds;

\$ 1,000,000, 7 pCt., City of Louisville bonds, aflosb. in 20 jaren.
 » 75,000, » Elizabethtown » »
 » 200,000, » Grayson County, » »
 » 400,000, » Muhlenberg County, » »
 » 400,000, » Caldwell County, » »
 » 200,000, » Lyon County, » »
 » 500,000, » Me. Cracken County, » »
 » 320,000, in geld van verschillende personen, te zamen een
 totaal van \$ 2,775,000 in bonds en \$ 320,000 in geld, of een
 totaal van \$ 3,095,000.

Het millioen dollars Louisville City bonds, uitgegeven voor
 een gelijk bedrag aandeelen van de E. en P. lijn is verkocht,
 voor ongeveer 92 pCt. in geld, en van de inschrijvingen der
 districten wordt \$ 800,000 à 85 pCt. in betaling genomen bij
 de kontrakten die voor den aanbouw van den weg zijn gemaakt;
 en een groot gedeelte van de overige bonds kan bij voortzet-
 ting van het werk in betaling worden gegeven.

Eerste hypotheek.

De maatschappij heeft thans, om de werkzaamheden tot het
 voltooijen van den weg krachtig voort te zetten en tot een spoed-
 dig einde te brengen, \$ 3,000,000 als eerste hypotheek-obligatiën
 uitgegeven, de obligatiën zijn groot \$ 1000 ieder, en na 20 jaren
 aflosbaar; zij geven 8 pCt. 'sjaars, en zijn voorzien van coupons
 voor de betaling van de halfjaarlijksche verschenen rente op
 1 Maart en 1 September van ieder jaar, vrij van belasting der

Vereenigde Staten van N. A. Het recht van conversie, à pari, in aandeeleu, gedurende zeven jaren nadat de eerste trein over de geheele lijn zal hebben geloopeu, is aan deze obligatiën verbonden. De lengte van den eigenlijken weg bedraagt 185 mijleu, zoodat de uitgifte van \$ 3,000,000 in eerste hypotheek-obligatiën \$ 16,200 per mijl beloopt. De lijn zal met inbegrip van de zijtakkeu 205 mijleu lang ziju, waardoor het bedrag per mijl tot op \$ 14,600 vermindert. De wettelijke erkenning en het recht van bestaan van deze maatschappij bestaat sedert den 5 Maart 1867, het *charter* is den 24 Februari 1868 en den 21 Januari 1870 gewijzigd.

Het recht om obligatiën uit te geven en deze door hypotheek te verzekereu is duidelijk en klaar. De maatschappij is geautoriseerd haar geheel eigendom te verhypothekeereu, met inbegrip van al hare rechten, privilegiën, vrijstellingen, boekeu, papieren, credieten, geld hetzij in bezit of te vorderen, schuldbrieven, materiëel, machineriën enz. enz., al wat nu of later aan de maatschappij behoort of door haar in eigendom zal verkregen worden; dit alles is in de hypotheek in geval van wanbetaling begrepen.

Het *charter*, de wettelijke erkenning van het recht van bestaan, verpligt de maatschappij op het oogenblik dat zij haar eerste dividend in geld aankondigt, een amortisatiefonds voor obligatiën te organiseren, om de aflossing dier obligatiën op den vervaltijd te verzekereu.

Dit amortisatiefonds zal volgens de hypotheek een percent per jaar der uitgegeveu obligatiën bedrageu, te beginnen met 1 Januari 1875.

De opbrengst der verkochte obligatiën wordt gedeponoord bij de *United States Trust Company* te New-York, en de Maatschappij zal het daar gedeponoerde geld alleen kunnen in ontvangst nemen naar den maatstaf van de opbrengst van \$ 16,200 *bonds* voor iedere mijlspoorweg die gereed is.

De obligatiën, in omloop zijn dus gewaarborgd door de voltooide lijn, en door het deposito bij de *United States Trust Company* van New-York, hetgeen achtereenvolgens door voltooid werk wordt vervangen.

Rollend Materiëel.

Het rollend materiëel bestaat thans reeds uit 9 locomotieven, 75 kolenwagens, 25 platformkarren, 32 goederenwagens en 2 bagaadjewagens.

De locomotieven werden bij de hh. Baird & C^o. te Philadelphia tot gunstige prijzen gekocht. Het grootste gedeelte van het rollend materiëel is aangeschaft bij de Ohio Falls Carr Company te Jeffersonville Ind.

Vooruitzichten.

De distrikten waardoor de Elizabethtown en Paducah-spoorweg loopt of die er aan grenzen, zijn tot nog toe in hunnen natuurlijken vooruitgang en toeneming van bevolking en openbare welvaart belemmerd geworden door het gemis aan spoorweggemeenschap. De bevolking was voor het verscheppen harer produkten en van de ontvangst van goederen geheel afhankelijk van de onzekere en dikwijls gestremde vaart op de Ohio-rivier en hare takken, en nog moeten deze stroomen, door middel van wagenvervoer over slecht aangelegde, onbestrate wegen worden bereikt. Een goed aangelegde spoorweg naar Louisville en Paducah zal de bevolking aanmoedigen zoo veel mogelijk te produceeren; duizende nieuwe krachtige handen zullen zich bij haar voegen en alle soorten van ondernemingen zullen worden op touw gezet, waardoor spoedig aan het vervoer over den spoorweg grootere uitbreiding zal worden gegeven.

Zonder deze mededeelingen met statistieke opgaven te willen voorzien aangaande de produkten der districten waardoor de E. en P. lijn loopt of die er aan grenzen, deelen wij het volgende mede, ontnomen aan het verslag van den heer George Mac-Leod, vroeger hoofd-ingenieur van den Louisville en Nashville-spoorweg, thans bij deze lijn overgeplaatst, omtrent de meest belangrijke handelsartikelen, waarvan met vertrouwen een gunstig financieel resultaat mag worden te gemoet gezien.

Houtgewas.

Daaronder behoort gezaagd hout, dennen, bast, hoepels, palen, planken enz. Het westelijk gedeelte van Kentucky vloeit over van uitgestrekte bosschen met eiken, populieren, cypresen, noten- en esschenboomen, waardoor een groot en jaarlijksch vermeerderend vervoer naar Louisville en Paducah ontstaat. De vraag naar gezaagd hout, klein hout en planken zal zich jaarlijks, naarmate de steden in bloei toenemen, uitbreiden, en daar de waarde van het witte populierenhout uit westelijk Pennsylvanië en Michigan vermeerdert en de vraag naar dat hout grooter wordt tegelijk met de uitputting van den voorraad, zal de consument genoodzaakt zijn gebruik te maken van de eiken- en populieren-bosschen in Kentucky, voor alle minder fijne houtsoorten voor den bouw benodigd.

Tabak.

Dit artikel zal veel bijdragen tot het goderenvervoer op de E. en P. lijn. Westelijk Kentucky wordt door geene andere streek van dezelfde uitgestrektheid in het geheele land overtroffen voor de soort en de hoeveelheid van den tabak, die binnen zijne grenzen wordt geteeld, terwijl gerust mag worden gezegd dat de cultivatie van die plant nog onbeduidend is,

ten gevolge van de groote kosten, verbonden aan het vervoer van den oogst over de Ohio-rivier en hare takken, en het opthoud dat dikwijls door laag water veroorzaakt wordt, wanneer de tabak van de riviersteden naar de groote markten wordt verzonden. Het verslag van den staats-auditeur geeft het cijfer 20,000 vaten van 1500 pond ieder, als de opbrengst van den oogst van 14 distrikten waardoor de E. en P. lijn loopt of die er aan grenzen, terwijl de distrikten tusschen Greenrivier en de Tennessee met die van Grayson, Butler, Ohio en Davies ten oosten, en van Marshall en Mc. Cracken ten westen 27,000 vaten van 1500 pond ieder opleverden. Men kan gerust aannemen dat de jaarlijksche oogst van deze distrikten met spoorweggemeenschap 35,000 ja wel 40,000 vaten zal zijn, en dat de E. en P. lijn jaarlijks de helft van dien oogst zal hebben te vervoeren.

IJzererts.

Op vele plaatsen langs den weg worden uitgestrekte en belangrijke ijzerertsen gevonden, waaruit met den tijd een groot geldelijk voordeel zal worden getrokken; insgelijks uit het vervoer van dit metaal naar Paducah en Louisville en van het aanvoeren der benoodigdheden voor het groote aantal personen die de ertsen smelten, en het aanbrengen van brandstof, zij het houtskool of steenkool voor de hoogovens. In Grayson County wordt

erts gevonden langs de riffen die de hoofdtakken van Caney Creek scheiden, met een bijna onuitputtelijken voorraad brandstof van de omliggende bosschen en van de kooladeren langs die takken. Langs de Cumberland-rivier in Livingston, Crittenden en Lyon waren vele jaren vóór het uitbreken van den oorlog hoogovens in volle werking, en alleen door den ongeregelden toestand des lands en het gebrek aan goedkoope brandstof, na de verwoesting der bosschen in de onmiddellijke nabijheid, werd de exploitatie opgegeven.

De constructie van de Elizabethtown en Paducah lijn zal dit gebrek verhelpen door van Hopkins County een overvloedigen voorraad steenkool aan te voeren, en men kan verwachten dat het ijzermelten dan op nieuw en op grootere schaal dan vroeger zal beginnen. In Muhlenberg County worden de uitgestrektste ijzermijnen gevonden, dus in het hart van de rijkste steenkoolvelden in de Mississipi Vallei. Het was in Muhlenburg County dat wijlen R. A. Alexander van Kentucky, door de ontdekking van Black Band erts aan de Greenrivier er toe geleid werd te Airdree groote hoogovens op te richten, en zijn kapitaal door het geheele land in mineraalhoudende streken te beleggen. Latere onderzoekingen en boringen hebben bewezen dat deze soort ijzererts in duizende acres binnen de grenzen van het distrikt te vinden is, en dat wel in drie lagen, boven elkander, die van twee tot vier voet in dikte verschillen, terwijl andere ertsen in meerdere of mindere mate voorhanden zijn. Onderstaande brief geeft meer inlichtingen over deze groote uitgestrektheden van ijzererts; het schrijven is afkomstig van een zeer vertrouwenswaardig en scherpzinnig inwoner van Muhlenburg,

die zijne aandacht zeer heeft gewijd aan een onderzoek naar den mineralen rijkdom van het distrikt.

Greenville, Ky, 5 Januari 1868.

GEORGE MAC LEOD ESQRE,

Louisville Ky.

Waarde Heer. Met genoegen kan ik u eenig bericht geven, aangaande het Black Band ijzererts in uw schrijven van 1 dezer bedoeld. De groote uitgestrektheid en de waarde van deze en andere ijzerertsen in dit distrikt zullen beter worden begrepen wanneer ik ze in geregelde volgorde beschrijf.

Het eerste dat ik zal behandelen is het Kidney Iron Ore-Bed, dat in de Haw Ridge, anderhalve mijl ten westen van Greenville, een halve mijl van den spoorweg en vijftig voet boven de oppervlakte van den weg gevonden wordt. Dit erts wordt door prof. Owen op pag. 138 van zijn Kentucky Geological Report beschreven, en de analyse van dit erts (N^o. 145) komt voor op pag. 345 van het verslag van dr. Peters. De geologische ligging van dit ertsbed is juist beneden onze vijf voet diepe koolbedden. (N^o. 9 van het Kentucky Geological Report.)

Het volgende erts-bed ligt lager, tusschen N^o. 5 en N^o. 4 steenkool of liever juist boven de zachte bolster die N^o. 4 steenkool bedekt. Het verschijnen van dit erts op den bodem wordt bemerkt op den Hopkinsville-weg, anderhalve mijl ten zuiden van Greenville. Wij hebben geene analyse van dit zeer belangrijke bed van Ball Iron Ore. Het is van drie of vier voet dik, en daar de bolster zacht is, is het gemakkelijk om de mijnen aan te leggen.

Ongeveer 75 voet onder dit laatste erts, wordt het Black Band of Ford's Well erts gevonden, vier mijlen ten zuiden van Greenville, 25 voet beneden de oppervlakte van den bodem, 19 inches dik, van fijne kwaliteit, en $36\frac{8}{10}$ pCt. ijzer voortbrengende. Zie pag. 189 van het Report. Prof. Owen veronderstelde dat dit erts en het Slate-Ore bed tusschen Turner's en den ouden Buckner-hoogoven dezelfde geologische ligging hadden, maar hierin heeft hij zich bepaald vergist. Een zeer juist onderzoek naar de geologische ligging van deze ertsen toont aan dat er 75 voet tusschenruimte bestaat, voornamelijk gevuld met zwaren zandsteen. Het Slate-ore bed is aan het einde van de kreek (een tak van Bateast), en de Ford Black Band is aan de zijde van de heuvel juist ten noorden, met de gewone zandsteen enz. daartusschen. Dit Slate-ore bed is twee voet dik, en levert $36\frac{1}{2}$ pCt. ijzer. Het ligt vijf mijlen ten zuiden van Greenville.

Een halve mijl ten oosten van het Slate-Ore bed is de boring onlangs door den heer Gillmore voor generaal Buel gedaan. De eerste ijzererts, die hij ontmoette, is vier-en-twintig voet onder den grond, drie voet en tien inches dik. In dezelfde boring, twaalf voet lager, is een ader drie voet dik, en op vier-en-vijftig voet onder den grond wordt op nieuw een ader van twee voet dikte gevonden, allen van de Black Band kwaliteit, van goede hoedanigheid, zooals de heer Gillmore vermeldt. Deze ertsen liggen onder het Slate-Ore hierboven vermeld.

Een bed van gecarboniseerd ijzererts is gevonden in den sub-carboniferischen kalksteen, ongeveer drie honderd yards ten zuiden

van de boring van den heer Gillmore, maar lager dan de derde ader. De juiste dikte kan ik niet bepalen, ik heb echter genoeg gezien om te kunnen verklaren, dat de ader dik is en van goede kwaliteit.

Deze acht ertsaderen strekken zich uit over duizenden acres in de zuidelijke en zuidwestelijke gedeelten van het distrikt, en zullen zeer zeker voor zeer langen tijd aan een groot aantal hoogovens werk geven.

Wij hebben nog andere doch minder belangrijke ijzerertsaderen, b. v. de Black Band Ore, boven N° 12 steenkool, die door de hoogovens te Airdree is bewerkt, het fossiliferische ertsbed, twee mijlen van de oude Buncker hoogoven in de Jerkin's Slate-Ore, vier mijl zuidelijker. Deze beide lagen werden bewerkt toen de hoogovens in arbeid waren.

Ik heb alle overdrijving willen vermijden en wenschte geene meening uit te drukken dan die op de best mogelijke bronnen was gebouwd, en mijne mededeelingen zijn eerder onder dan boven de werkelijkheid.

Met hoogachting,

JONATHAN SHORT.

Steenkool.

Alleen uit dit artikel van vervoer zal, zooals mij met vertrouwen is medegedeeld, eene ontvangst ontstaan, die alléén reeds

de constructie van den spoorweg, zonder op inkomsten uit andere bronnen te rekenen, zou rechtvaardigen. Een voortdurend vermeerrende jaarlijksche omzet zal door het vervoer van kolen uit de velden in Grayson, Ohio, Hopkins en Muhlenberg naar de eind- en tusschenstations worden geboren, een omzet, die nooit door de wisselvalligheden van den handel, het mislukken van oogsten of andere oorzaken, welke nadeelig werken op de jaarlijksche ontvangsten van spoorwegen, zal kunnen worden benadeeld.

De weg ontmoet eerst de steenkolen van westelijk Kentucky aan de Caney en Rough Creek, eenige mijlen ten westen van Lichtfield. Dit is het uiterste einde van het veld. Eerst wordt de kool gevonden in aderen, dunner dan gewoonlijk in deze velden wordt aangetroffen, en van eenigszins mindere kwaliteit, maar een paar mijlen verder worden de aderen dikker, talrijker en van betere gehalte.

Te Rockport is een mijn aangelegd, om een ader zestig voet onder de oppervlakte der rivieren te ontginnen. De spoorweg van Greenville naar Tradewater rivier loopt onmiddellijk door koollagen van het zuidelijk gedeelte van Hopkins County. Steenkool is overal, en op alle mogelijke afstanden in hoogte of laagte. De steenkool zal in de steden van de Cumberland rivieren en te Paducah een markt vinden. In één woord de weg zal langs eene uitgestrektheid van zes-en-tachtig mijlen onafgebroken loopen door steenkoolvelden met aderen van vier, vijf, zes en acht voet dikte, en van eene hoedanigheid geheel en al geschikt voor huishoudelijk en fabriekgebruik.

In de voorafgegane mededeelingen is eene hoegenaamd niet overdreven opgave vervat van den delfstoffelijken rijkdom der streken waardoor de weg loopt. Thans blijft nog over de vraag te bespreken, in hoeverre deze minerale rijkdom, thans nog sluimerende, tot een bron van inkomst voor den weg kan worden gemaakt als deze gereed is, en in de eerste plaats wat betreft de ijzer- en steenkoolertsen, waar die te zamen vereenigd zijn. In andere deelen van het land, waar deze mineralen in gemeenschap met elkander worden aangetroffen onder omstandigheden geheel zooals die, welke zich hier thans voordoen, heeft men opgemerkt dat het onmiddellijke effect eener openbare verbetering der lokaliteit van eenig handelscentrum, bestond in de oprichting van hoogovens in de nabuurschap, om het ruwe erts te smelten, daar de weg de middelen aanbodt het ruwe metaal goedkoop te vervoeren naar plaatsen waar de gelegenheid bestond het te affineeren en waar het voor de verschillende takken van fabriekarbeid kan worden gereed gemaakt; de tweede stap is het openen op de plaats zelve van ondernemingen en inrichtingen voor de affinage van het ruwe metaal, en eindelijk verrijzen fabrieken om het metaal in nagels, spijkers enz. te veranderen, of groote werkplaatsen om het ijzer voor spoorweggebruik te smeden. Voorbeelden zijn te vinden in de Mount Savage Lonaconing Iron Works, in de Alleghanies, boven Cumberland Md, te Johnstown aan de Pennsylvania Central Railroad en op vele andere plaatsen, langs de spoorwegen die naar groote handelsplaatsen aan de atlantische kust loopen.

Men mag gerustelijk aannemen dat de constructie van de

E. en P. lijn dezelfde resultaten zal opleveren als die waarvan wij hierboven gewag hebben gemaakt, in localiteiten, waar ijzer en steenkool gecombineerd worden gevonden; hoogovens en fabrieken zullen spoedig in werking zijn, en arbeid verschaffen aan een groot aantal werklieden; de weg zal daardoor onophoudelijk worden gebruikt om de producten der industrie te vervoeren en voorraden van allen aard voor het onderhoud en het gemak der werklieden aan te brengen.

Steenkool zal van nu aan alleen als een handelsartikel worden aangemerkt. Door de constructie van den weg zal er onmiddellijk vraag ontstaan, als een handelsartikel voor de steden en nederzettingen langs de lijn, voor de wegen die daarmede rechtstreeks in gemeenschap zijn, en voor de steden en nederzettingen aan de Cumberland en Tennessee rivieren. Een groote handel zal worden gedreven in het leveren van steenkool als brandstof voor den Nashville-Spoorweg. De bosschen verdwijnen spoedig na elkander, en zuinigheid maakt het noodzakelijk dat iets anders dan hout, als brandstof worde gevonden voor de passagiers- en goederentreinen. Het jaarlijksche verslag van den superintendent dezer maatschappij over het jaar 1867, toont aan dat 22,000 *cords* hout in dat ééne jaar op de hoofdlijn zijn verbruikt, die eene uitgave van \$ 84,000 hebben vereischt. Aannemende dat een ton steenkool gelijk is aan een *cord* hout, wat de capaciteit betreft stoom te ontwikkelen, dan kan een gelijk aantal tonnen steenkool te Elizabethtown langs de Paducahlijn à twee dollars per ton worden geleverd, en van uit die stad over de verschillende tusschenstations worden verdeeld met eene uitgaaf, veel minder dan de som voor hout benodigd.

In de constructiewinkels van de maatschappij te Louisville, Bowling Green en Edgefield wordt jaarlijks eene groote hoeveelheid steenkool verbruikt, en de voortdurende vermeerdering van de waarde van brandhout in aanmerking genomen, kan het niet uitblijven, dat steenkool langs de E. en P. lijn spoedig als de goedkoopste brandstof voor vele takken van nijverheid zal worden beschouwd. Het is daarom niet onmogelijk dat alleen door de Nashville-lijn en zijne takken jaarlijks 40,000 ton steenkool zullen worden verbruikt.

Het voorzien van de steden Louisville en Paducah, van goedkope brandstof voor de huishouding en het fabriekwezen zal voor den weg eene groote en jaarlijks vermeerderende bron van inkomst zijn. Het oogenblikkelijke verbruik van steenkool in die steden kan, bij de bestaande prijzen en de onzekerheid van voorraad, moeielijk als basis worden aangenomen voor het waarschijnlijke verbruik bij goede prijzen en zekere afleveringen. Het is genoeg te weten, dat de vraag naar steenkool gelijken tred houdt met goedkoopheid, stabiliteit in prijs en zekerheid van aflevering, en het zal uwer maatschappij en den eigenaars der steenkoolvelden voordeel aanbrengeu, als de kosten van het artikel, op de punten van aflevering, niet grooter zijn dan na eene billijke winst noodig is, en als de prijs uniform voor het geheele jaar wordt bepaald. Het vervoer over de lijn over de velden zal zijn gemiddeld 112 mijlen naar Louisville, en 75 mijlen naar Paducah. Steenkool wordt op het oogenblik in de distrikten Ohio, Hopkins en Muhlenberg, aan de mijn zelf voor vijf cents per bushel bij wagenladingen afgeleverd. Met betere middelen tot aflevering, meer voortdurende

bezigheid voor de bergwerkers en grootere vraag naar het artikel, kan men aannemen, dat die prijs tot op vier cents zal dalen. Het vervoer naar Louisville zal niet meer bedragen dan acht cents per bushel en naar Paducah zes cents. Als deze cijfers juist zijn, zal men te Louisville een bushel steenkool voor twaalf, en te Paducah voor tien cents kunnen bekomen.

Het is onnoodig hier uit te wijden over het voordeel dat deze steden zullen trekken uit den voortdurenden en zekeren aanvoer van brandstof, in alle seizoenen en tot zulke lage prijzen, noch over de ontzaggelijke uitgebreidheid van den handel, die langs uwen weg voor dit artikel alléén zal worden gevoerd.

GEORGE MAC LEOD.

Hierbij kan nog gevoegd worden dat tarwe, mais, rogge gerst enz. langs de geheele spoorweglijn worden verbouwd, en dus veel tot vermeerdering van het vervoer zullen bijdragen. Paarden, muilezels, rundvee en varkens zullen eveneens een groot deel van vervoer uitmaken. Goede gronden langs de lijn kunnen thans, tot zeer lage prijzen, vergeleken met die van andere distrikten in den Staat, worden gekocht. De immigratie hierheen zal groot zijn, waardoor de tegenwoordige productie zal worden vermeerderd.

De bronnen van Westelijk Kentucky voor het vervoer over den spoorweg, daar aangelegd, zouden nog veel meer kunnen worden besproken en gecommentariëerd, maar het bovenstaande korte verslag wordt voldoende geacht om de meest sceptische beoordeelaars te overtuigen van de volkomene zekerheid van het kapitaal en de rente der obligatiën eerste hypotheek, die thans ten verkoop aangeboden worden.

COPY VAN DE HYPOTHEEKACTE.

Made and entered into this the first day of March, Anno Domini, One Thousand Eight Hundred and Seventy, by and between The Elizabethtown and Paducah Railroad Company, a corporation created by the laws of the Commonwealth of Kentucky of the first part, and Eckstein Norton and Philo C. Calhoun, Trustees of the second part, Witnesseth: That whereas, the party of the first part is duly authorized and empowered by an act of the General Assembly of the Commonwealth of Kentucky, entitled »An act to amend the Charter of the Elizabethtown and Paducah Railroad Company,» approved February 24th, 1868, to issue and sell its bonds of the denomination of one thousand dollars, bearing interest at a rate not exceeding eight per cent per annum, and to secure the prompt payment of said bonds and the semi-annual interest as the same shall from time to time become due, which first named act was, as contemplated therein, accepted by a majority of the stockholders, at a meeting regularly held for that purpose, in the city of Louisville, on the sixth day of June, 1868; and whereas, the party of the first part now desires to borrow money by the sale of its bonds, as authorized by said acts of Assembly, to the amount of Three millions of dollars: and whereas, at a meeting of the President and Directors of the party of the first part, regularly and legally held at its office in the city of Louisville, on the fifth day of February, 1870, the following resolution was adopted:

Resolved. That the President of this company is hereby authorised to have prepared and executed the bonds of this company, with interest coupons attached, to the amount of three millions of dollars. The bonds to be of the denomination of one thousand dollars each, to bear date the first day of March, 1870, and be payable on the first day of March, 1890, to be signed by the President and countersigned by the Secretary, with its corporate seal affixed, to bear interest at the rate of eight per cent per annum, payable semi-annually on the first day of September and March, in each year, in the city of New York, upon the presentation and surrender of the proper coupons at the Bank of America, or other authorized agent in the city of New York, and that there be executed on behalf of the company, a mortgage of even date with said bonds on all the property, rights, franchises and incomes of said company, with such terms and stipulations as will best secure to the bondholders the payment of the principal and interest of said bonds as provided by an act of the General Assembly of the Commonwealth of Kentucky, approved February 24th, 1868, and entitled »An act to amend the Charter of The Elizabethtown and Paducah Railroad Company.” The coupons attached to said bonds to be either signed by the Secretary, or by the engraving of his signature thereto, which latter shall be sufficient to bind this company. Said bonds to be numbered from One to Three Thousand inclusive.

And whereas, in pursuance of said resolution and by the authority of the act of Assembly aforesaid, bonds have been prepared, signed and made ready for sale to the amount of Three Million dollars, and numbered consecutively from No. One to Three Thousand inclusive, each of said bonds (save as to numbers) being equal and alike, bearing even date herewith, and having attached to each »coupons” for interest correspondingly numbered, as to each set of coupons, which bonds and coupons are in form as follows:

The Elizabethtown and Paducah Railroad Company, a corporation created by the laws of the State of Kentucky, hereby acknowledges itself indebted to Eckstein Norton and Philo C. Calhoun, or bearer, in the sum of one thousand dollars for money borrowed, which said company will pay on the first day of March, 1890, with interest at the rate of eight per cent per annum payable the first day of September and March, and in each year, for which coupons are hereunto attached, at the Bank of America, or other agency of the company in the city of New York, on the presentation of coupons and bonds as they respectively fall due, which on payment are to be surrendered.

This bond is one of a series of three thousand of like amount, date and tenor, numbered consecutively from one to three thousand inclusive, being for the aggregate sum of three million dollars, issued for money borrowed or to be borrowed thereon, and each bond is equally secured by a mortgage of even date herewith, upon all the property, rights and franchises, and the income therefrom, of said company, according to the purport of said instrument, duly authorized by the laws of the State of Kentucky, and duly acknowledged and recorded and delivered by said company to said Norton and Calhoun, Trustees therein named; the first and only lien created on the property, rights, franchises and income mortgaged as aforesaid, is that created to secure the series of bonds of which this is one, and this bond and every other one of the series, is to be authenticated by the signatures of the Trustees or their successors.

In witness whereof, said company has caused this bond to be signed by its President, and attested by its Secretary, and its corporate seal to be affixed at its office in the city of Louisville, in the State of Kentucky, this first day of March, 1870.

, President.

, Secretary.

This bond may be registered at the Office of the Company, at the option of the holder, and thereafter, (unless at any time registered payable to bearer,) will be payable only to such person as on this bond shall appear from time to time, to be the last registered transferee or owner.

The Elizabethtown and Paducah Railroad Company will pay to bearer forty dollars, at the Bank of America, or other Agency of said Company, in the city of New York, on the first day of September, 1870, being semi-annual interest on first mortgage bond No. one.

Secretary.

Now therefore, for the purpose of securing the payment of said bonds and coupons to all those who at any time may have a right to demand such payment, and in consideration of the premises, and of the sum of one dollar in hand paid by the party of the second part, the receipt whereof is hereby acknowledged, the party of the first part has granted and sold, and by these presents does sell, grant, alien and convey unto the party of the second part, their successor or successors, Trustees (for the common and equal benefit of all those who may be bondholders and assignees), The Elizabethtown and Paducah railroad, extending from Elizabethtown' in the State of Kentucky, to Paducah, in said State (a distance of about 184 miles but now only partly constructed), including in and with said railroad all the land already, or to be acquired and used for the purpose of constructing and operating said road, within the limits designated; all the building or other erections now or to be made thereon; the rails and proper rolling stock, equipments tools or machinery used or to be used thereon or therein; all appurtenances of any of said property; the income and all the rights, privileges and franchises now held and owned, or hereafter acquired for the purpose of the use and enjoyment of said road; and also all fuel and other supplies; and all the books

vouchers, papers, securities, evidences of debt, debts due or accruing due to the said company; all other property which the said company shall be possessed of or entitled to at any time when the said company shall have made such default in payment of the money by these presents agreed to be paid by it, as shall entitle said Trustees to take possession of the premises hereby conveyed, according as hereinafter provided, to have and to hold unto the party of the second part, and the survivor of them, and to their and his successor or successors in trust and upon the following conditions, to-wit: So long as said party of the first part shall not make default in the payment of either interest or principal of any of the aforesaid bonds, as the same shall fall due, and shall faithfully perform all the conditions of said bonds and of this deed, and until possession is taken as hereinafter provided, said party of the first part shall be entitled to retain possession of the road and other property, and the rights and franchises hereby conveyed, and use and enjoy and operate the same, and to receive and enjoy the income thereof as authorized by law; and said party of the first part does covenant and agree to and with the party of the second part that it will pay all taxes or assessments at any time imposed or levied upon all or any part of the property hereby conveyed (including the United States tax), and will at its proper cost do all such acts as shall or may be necessary, to preserve and keep valid the lien created by these presents, and the said party of the first part will at any time execute to the said party of the second part all and such other and further deeds or assurances as shall be necessary for the better carrying into effect the true meaning of these presents for rendering said road, when completed, and property and franchises hereafter acquired within the limits designated, a good and valid security for said bonds, as effectually as if now completed and owned by the party of the first part, and embraced in this deed, including any

local change in the line of the road. The party of the first part further covenants and agrees to, and with the party of the second part, that it will annually set aside on the first day of January, in each year, commencing on the first day of January, 1875, a sum of money equal to one per cent of the bonds then issued, or in any year thereafter outstanding under this deed, which said sum shall constitute a sinking fund to be used by the company in the purchase of any of the bonds secured by these presents, or other good securities if they can be purchased on better terms.

It is further agreed: That the holders of mortgage bonds may demand, and on such demand shall be entitled to receive, evidences of Stock in said Elizabethtown and Paducah Railroad Company, in lieu of their bonds, at dollar for dollar at any time within seven years after there is a through run of cars from Elizabethtown to Paducah.

It is further agreed, That in the event the said party of the first part shall fail for the space of ninety days to pay the coupons for the semi-annual interest on any of said bonds, as the same shall become due, after presentation and demand thereof at the said Bank of America or other agent of the company in New York, then in that event the whole principal sum mentioned in each and all of said bonds may, at the option of the holders of a majority in amount of all the bonds issued and then outstanding, be declared due and payable for such default.

The election of the bondholders to treat the whole debt as due on account of such default shall be evidenced by writing signed by a majority in amount of bondholders and delivered to the party of the second part or either of them or the successor or successors of them, and thereupon the lien hereby created for the security of said bonds may at once be enforced, and thereupon, or upon failure to pay said bonds as they become due, or to pay such sums as shall become due, and payable to the sinking fund herein

provided for, said parties of the second part or either of them, if only one survives, their successor or successors, shall on the request in writing of the holders of a majority in the amount of the bonds hereby secured, take legal steps to obtain possession of the road, franchises and property conveyed by themselves or their agents, and may use and operate the same, receive the earnings and incomes therefrom, and may institute and maintain proceedings to foreclose and enforce the lien in any court having jurisdiction, and have whatever is herein or may be hereafter conveyed in pursuance hereof, sold and conveyed under direction of the court and out of the proceeds of such sale or from the income and earnings of said property, rights and franchises, after deducting expenses incurred in and about said proceedings, the execution of this trust, the preservation and operation of said property, reasonable and proper expenditures in keeping up or adding to the rolling stock, buildings, machinery or other property, according to the requirements of the traffic of the said railroad; and reasonable compensation to the party of the second part, their agents and attorneys, for their services in and about the performance of the trust hereby created; the payment of all lawful taxes and assessments upon said property, and upon the income therefrom; all damages to which said parties of the second part may have become liable by reason of the management of said property, and any other proper charge or expense not caused by the wilful, personal misconduct or gross negligence of said parties of the second part, their survivor, successor or successors, shall pay, first, any interest in arrears; and second, the principal of said bonds or so many of them as shall be outstanding and pay over the surplus, if any, to the party of the first part or its assigns, or in case the same be not sufficient to pay all of said Bonds in full, then to distribute the same rateably among the holders of such bonds. Provided, however, if said Company shall at any time before the sale is

actually made pay to the Trustees a sum which, when added to any surplus in their hands after paying all costs, expenses of operating the road, and taxes, and damages, be sufficient to pay the interest then in arrears, then the principal shall not be deemed due by reason of any previous default, or declaration to that effect by the Bondholders and no sale shall be made and the Court shall order the possession of the property and franchises to be returned to the party of the first part to be held in like manner and subject to all conditions on which the said party of the first part held the same before default was made. And provided further; that no sale shall be made for a mere failure to pay into the Sinking Fund as herein required, but in case of default of payment into the Sinking Fund, or to pay interest as herein before provided and possession taken in consequence thereof, the Court shall not restore possession to the party of the first part until all arrears due the Sinking Fund are paid.

It is further agreed, that upon the payment of said Bonds and interest thereon, and compensation and expenses of said Trustees this deed shall become void and the Estate and title hereby granted, shall revert to and vest in the party of first part its successors or assigns without other conveyance thereof, and it shall be vested with and deemed in possession thereof, without any entry or act therefor; and said party of the first part further agrees to and with the party of the second part, and their successors that it will indemnify and save harmless the said parties of the second part and their successors against all loss and damage to which they or either of them may be subjected by reason of the execution of this trust, or by their operation and management of the property hereby conveyed not caused by their wilful personal misconduct or negligence.

It is further agreed; That in the event of the declension, death or incapacity of either of the parties of the second part or their

successor or successors the surviving or remaining trustee may with the assent in writing of the President of the party of the first part by writing duly executed and recorded in the several offices, where by law this deed is required to be recorded; constitute and appoint a successor from time to time as vacancies may occur and the person or persons so appointed shall possess all the powers and incur all the responsibilities and be entitled to all the benefits of the original parties of the second part, and until such appointment and notwithstanding such vacancy, such surviving or remaining Trustee or successor shall have power to execute all the trust hereby created as if he were the sole trustee.

This Indenture further witnesseth; the party of the second part do hereby accept the aforesaid trusts and agree to execute them upon the following terms and conditions which are mutually agreed to by the parties hereto: viz:

That neither trustee shall be answerable for the acts or omissions of the other to which he does not give his assent, that each shall be answerable for gross negligence and wilful misconduct only; that all the reasonable personal and other expenses of the trustees incurred about the execution of these trusts and a fair compensation for the loss of time, labor and services in the performance of the trust hereby created, shall be paid by the party of the first part from time to time as they are incurred, or become due, payable out of the trust estate on which they are hereby charged; That they shall not be required to act, in order to procure orders for the delivery of possession to themselves, their agents or a receiver, or to enforce the lien hereby created except at their own option, or on the request in writing of the holders of a majority in amount of the Bonds issued and then outstanding under this deed, nor unless previously furnished by the bondholders aforesaid with such funds as are necessary to enable them to commence proceedings, and also with responsible indemnity for the

payment of accruing expenses and obligations which they may incur by reason of so acting, and their proper compensation in so doing, that they may employ agents at the cost and expense of the estate hereby conveyed, and attorneys to act whenever and wherever they are required to act themselves, and that all covenants and agreements herein may be specifically enforced by any Court of competent jurisdiction.

In testimony whereof, the party of the first part has caused this deed to be signed by its President, and attested by its Secretary, and its corporate seal affixed, and the parties of the second part have hereunto set their hands, day and date first above written.

Stoondrukkerij Loman, Kirberger & van Kesteren, Amsterdam.
