

1880 II, 11.

MEDEDEELINGEN

BETREFFENDE

DE

Chesapeake & Ohio

SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ

IN DE STATEN

Virginia en West-Virginia.

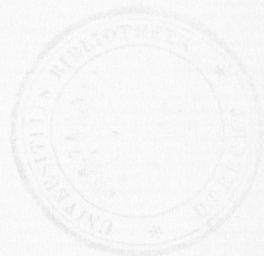
VEREENIGDE STATEN VAN AMERIKA.

DOOR

BROEKMAN & HONDERS.



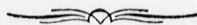
OCTOBER 1880.



900

CHESAPEAKE & OHIO SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ

in de Staten Virginia en West-Virginia.



De Lijn loopt van **Richmond** aan de James-rivier westelijk naar **Huntington** aan de Ohio-rivier 427.79 mijlen.

Zijtakken. Naar het diepe water beneden Richmond (6.68 mijlen) en kleine zijtakken naar steenkool- en ijzermijnen. 9.27 „
437.06 mijlen.

De Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij is ontstaan door consolidatie van de vroeger afzonderlijk bestaande Virginia Central en Covington & Ohio Spoorweg-Maatschappijen.

De Virginia Central Spoorweg-Maatschappij verkreeg 18 Februari 1836 concessie en bouwde eene lijn van Hanover Court House naar Louisa 36 mijlen. De verlenging tot Richmond en westelijk naar Covington kwam in 1867 gereed, waardoor het mijlental in exploitatie tot 205½ vermeerderde, met inbegrip van de Blue-Ridge tunnel 16.81 mijlen behoorende aan den Staat Virginia. De Covington & Ohio Spoorweg-Maatschappij verkreeg vervolgens concessie, doch was meer eene onderneming van den Staat.

Door deze Maatschappij waren \$ 3.200.000 voor aanleg uitgegeven toen het werk ten gevolge van den burgeroorlog in 1861 werd gestaakt. Eerst in 1868 werd de bouw hervat door de Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij, in welke bovengenoemde lijnen werden opgenomen. De lijn tot Huntington kwam in Maart 1873 in exploitatie. De verlenging beneden Richmond in December 1873, en vier kleine takken successievelijk in 1871, 1873, 1874 en 1875.

De Chesapeake & Ohio is aan de Amsterdamsche beurs niet geheel onbekend. Op eene circulaire van de Heeren FISK & HATCH te New-York werden hare 6 % 1^e Hypotheek-Obligatiën in Februari 1872 alhier bij verkoop tot den prijs van ongeveer 82 % aangeboden, doch daar de tijden toen reeds voor het plaatsen van Amerikaansche Spoorweg-Obligatiën ongunstig begonnen te worden, werd daarvan aan onze beurs niet veel geplaatst.

Toen in September 1873 de firma FISK & HATCH, finantieele agenten der Maatschappij, die voor zeer groote bedragen bij hare Obligatiën was betrokken, hare betalingen moest staken, had dit ten gevolge dat de Maatschappij op 1 November 1873 in gebreke bleef de rente op de 1^e Hypotheek schuld te voldoen.

De voorstanders der onderneming werden verder teleurgesteld in hunne schoone verwachtingen van een groot en winstgevend vervoer zoodra de treinen de Ohio-rivier zouden bereikt hebben. Lager vrachten dan waarop gerekend was, gedruktheid in den handel allerwege juist toen de lijn in 1873 over haar geheele lengte in exploitatie kwam, waren de oorzaken dat hare netto-ontvangsten verre ten achteren bleven bij hetgeen vereischt werd om in de rentebetaling op de schuld te kunnen voorzien.

Het hoofddoel der ondernemers was eene vijfde trunklijn te exploiteeren, voor het vervoer tusschen den Atlantischen Oceaan en de westelijke en zuidwestelijke Staten der Unie.

Het Alleghany gebergte scheidt de groote productievelden van het westen, van de hoofdplaatsen van handel en industrie in de Atlantische Staten en over slechts vier trunklijnen nl. over de

New-York Central & Hudson River, de Erie, de Pennsylvania en de Baltimore & Ohio kon het enorm en steeds toenemend spoorwegvervoer tusschen oosten en het westen zijn weg nemen. Deze vier lijnen hebben eene waarde in opbrengst-vermogen verkregen verre boven de kosten van aanleg.

De Chesapeake & Ohio zou een vijfde trunklijn vormen die, uitlopende aan de Ohio rivier ter plaatse waar die aanvangt het geheele jaar door bevaarbaar te zijn, een gedeelte van het transitovervoer zou tot zich trekken, welk vervoer groote voordeelen beloofde op te leveren omdat de weg lage gradeeringen en weinig scherpe bochten heeft. Ook verwachtte men snelle ontwikkeling van de kolen- en ijzer-industrie wegens de uitmuntende hoedanigheid en groote voorraad van beide mineralen in de streken welke de lijn doorsnijdt.

Noch het een noch het ander heeft zich aanvankelijk verwezenlijkt. Het is van algemeene bekendheid dat de spoorwegtarieven na de crisis van September 1873 bleven dalen, en door geschillen tusschen de directiën der trunklijnen onderling, zoodanig werden verlaagd dat het transitovervoer geen of zeer weinig winst overliet. Eerst in Augustus 1879 kwam daaraan een einde.

Ook is het bekend dat de steenkool- en ijzer-industrie het meest te lijden had van de gevolgen van de crisis van 1873. De ijzer-industrie gaat nu weer veel beter, doch de Steenkoolmijnen, hoewel onder minder nadeelige omstandigheden bewerkt wordende dan voor eenige jaren, leveren nog geen groote voordeelen op.

Onder deze omstandigheden kon de Maatschappij zich niet spoedig herstellen. Haar vrachtvervoer bleef wel van jaar tot jaar toenemen doch de netto-ontvangsten bleven ongeveer stationair. Verschillende plannen tot reorganisatie mislukten, totdat eindelijk in Maart 1876 een plan van reorganisatie met gerechtelijken verkoop tot stand kwam dat door de overgroote meerderheid van Obligatie-, Aandeel- en vlottende-schuldhouders werd aangenomen. Nadat een Comité van aankoop was benoemd en eenige hangende processen waren geëindigd, werd de spoorweg als één

geheel den 2^e April 1878 verkocht en voor de gezamenlijke crediteuren aangekocht voor \$ 2.758.000, echter onder erkenning van de Hypotheken der Virginia Central, welke door de nieuwe Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij werden overgenomen en eene preferente schuld ten haren laste vormen.

Voor iedere \$ 1000 oude 1^e Hypotheek-Obligatie Chesapeake & Ohio ontving men

\$ 900 nieuwe 6 % 1^e Hypotheek Obligatiën, Serie B, losb. 1908
 „ 100 „ 6 % 2^e Hypotheek Inkomsten-Obligatiën „ 1918
 „ 310 1^e preferente aandeele voor de achterstallige rente van 1 Mei 1873 tot 1 Juli 1878 zijnde 5 jaar en 2 maanden.

Voor iedere \$ 1000 2^e Hypotheek Obligatie ontving men

12½ % nieuwe 1^e Hypotheek Obligatiën

70⁵/₈ % „ 2^e „ Inkomsten-Obligatiën

16²/₃ % 2^e preferente aandeele en voor de achterstallige rente mede 2^e preferente aandeele. De gewone vlottende schuldhouders ontvingen even als de oude aandeelhouders, nieuwe gewone aandeele a pari.

De overgenomen schuld van den Virginia Central Spoorweg bestaat volgens verklaring der Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij aan het Beurs-Comité te New-York, dato 20 Januari 1879, uit zes klassen, tot een gezamenlijk bedrag van \$ 1.527.578.90 waarbij te voegen:

De achterstallige rente op de Virginia Central-Obligatiën ten bedrage van „ 345.846.32

Tot vereffening dezer achterstallige rente werden schuldbewijzen afgegeven als volgt:

Eenjarige betaalbaar 1 Juli 1879. . \$ 115.282.11

Tweejarige „ 1 Juli 1880. . „ 115.282.11

Driejarige „ 1 Juli 1881. . „ 115.282.10

De overige preferente schulden, als belastingen, reorganisatie-onkosten enz., ten bedrage van . . „ 430.000.—

\$ 2.303.425.22

Tot dekking van welke preferente schulden onder goedkeuring van het gerechtshof den 1e Juli 1878 eene hypotheek werd gegeven, waardoor de Maatschappij in staat werd gesteld Purchase Money Funding-Bonds uit te geven tot een bedrag \$ 2.350.000 rentende 6 %, aflosbaar 1 Juli 1898. Van deze Obligatiën waren in Juni l.l. \$ 1.250.000 uitgegeven.

De 1^e Hypotheek was voor de reorganisatie groot \$ 15.000.000

„ 2^e „ „ „ „ „ „ „ 12.000.000

Volgens plan van reorganisatie mag de nieuwe 1^e Hypotheek bedragen \$ 17.000.000 waarvan \$ 2.000.000 als Serie A gereserveerd werden tot het verkrijgen eener westelijke aansluiting en andere uitbreiding of verbetering, rente dragende van den dag der uitgifte à 6 % en \$ 15.000.000 Serie B uit te geven in verwisseling van 90 % der vroegere 1^e Hypotheek en 12½ % der vroegere 2^e Hypotheek.

De rente à 6 % der nieuwe 1^e Hypotheek-Obligatiën Serie B wordt volgens het plan van reorganisatie betaald als volgt:

de coupon Nov. 1878 (\$ 20) en de coupons Mei en November 1879, Mei en November 1880, Mei en November 1881 (6 coup. à \$ 30) in 1^e preferente aandelen à pari.

de coupons Mei en November 1882 voor de helft in goud en de helft in 1^e preferente aandelen,

de coupons Mei en November 1883 $\frac{2}{3}$ in goud en $\frac{1}{3}$ in 1^e preferente aandelen,

de coupons Mei 1884 en vervolgens geheel in goud.

De 1^e Preferente aandelen mogen tot geen ander doel worden uitgegeven als tot betaling van rente op de 1^e Hypotheek. Zij genieten 7 % jaarlijksch dividend alvorens de 2^e preferente of de gewone aandelen dividend ontvangen.

De rente op de nieuwe 2^e Hypotheek is betaalbaar gedurende de eerste zes jaren in 2^e preferente aandelen; het zevende jaar 2 % in geld en 4 % in 2^e preferente aandelen; het achtste jaar 4 % in geld en 2 % in 2^e preferente aandelen; het negende jaar en vervolgens geheel in geld *behoudens genoegzame netto-*

ontvangsten en eerst nadat de rente op de 1^e Hypotheek ten volle in goud zal zijn gekweten.

De Obligatiën Serie B der nieuwe 1^e Hypotheek rentende 6%, zijn gedagteekend 1 Juli 1878 aflosbaar 1 Juli 1908 groot \$ 1000, \$ 500 en \$ 100 met coupons van Mei en November.

De Obligatiën Serie A der nieuwe 1^e Hypotheek hebben met de Oblig. Serie B gelijke Hypothecaire rechten, doch zijn alleen bevoorrecht met dadelijk bij de uitgifte ingaande volle rentebetaling in goud. Zij mogen tot geen ander doel worden uitgegeven dan tot het bouwen van extensions, verbetering of uitbreiding van weg en werken of materieel. In Juni 11. waren daarvan nog slechts \$ 150.000 uitgegeven. Deze Serie A groot \$ 2.000.000 vermindert geenszins de zekerheid en rechten der \$ 15.000.000 1^e Hypotheek Serie B, omdat indien verdere uitgifte geschiedt hetgeen thans waarschijnlijk is, de daardoor verkregen nieuwe eigendom, tot verhooging van de inkomsten der Maatschappij moet bijdragen. Eene verlenging tot Ashland, Kentucky, is bijna gereed en tot verlenging langs de Chesapeake baai worden verschillende plannen onderzocht.

Volgens *Poor's Manuel* waren de uitkomsten der exploitatie voor de dienstjaren 1873/1879 eindigende op 30 September als volgt:

	1872-73.	1873-74.	1874-75.	1875-76.	1876-77.	1877-78.	1878-79.
318 mijlen.		433 m.	433 m.	433 m.	433 m.	435 m.	437 m.
Reizigers trein mijlen.....	386.307	545.124	.....	632.398	515.525	481.133	482.176
Vrachtovervoer trein mijlen.....	479.671	805.260	.....	1.145.218	1.390.964	1.752.244	1.578.168
Aantal reizigers vervoerd.....	220.601	221.175	188.257	189.950	160.554	172.175	166.369
„ „ „ eene mijl	10.630.772	11.552.189	11.132.241	9.737.902	8.910.238	9.269.594	9.811.270
Vrachtovervoer in tonnen.....	248.226	306.465	359.569	115.452	471.660	588.066	686.526
„ „ „ eene mijl.	32.398.633	60.264.195	66.160.696	97.901.135	116.948.585	153.061.690	167.333.066
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Ontvangsten van reizigersvervoer..	449.488	453.377	409.627	365.865	358.673	351.300	356.562
„ „ vrachtovervoer....	710.385	950.312	993.862	1.177.942	1.285.184	1.527.151	1.444.768
„ „ Mail, Expresse, enz.	50.636	56.501	55.700	55.705	58.675	57.909	90.212
Totaal bruto ontvangsten.....	1.210.509	1.460.190	1.459.189	1.599.512	1.702.533	1.936.360	1.891.542
Exploitatiekosten.....	879.700	1.214.340	1.112.321	1.243.036	1.363.225	1.594.739	1.507.333
Netto ontvangsten...	330.809	245.850	346.868	356.476	339.308	341.621	384.209
Bruto ontvangsten per mijl.	3.806.63	3.372.26	3.369.95	3.694.02	3.931.94	4.451.14	4.372.88
Exploitatiekosten „ „	2.766.35	2.804.48	2.568.87	2.870.75	3.148.32	3.666.06	3.448.63
Netto ontvangsten per mijl...	1.040.28	567.78	801.08	823.27	783.62	785.08	924.03
Exploitatiekosten in percenten....	72.67	85.73	76.20	77.71	80.07	82.36	79.68
Volgens opgave van de Heeren Fisk & HATCH waren de ontvangsten per ton en per mijl in centen.....	.....	1.50	1.48	1.20	1.10	0.98	0.86½

Uit bovenstaande opgaven blijkt dat het reizigers-vervoer nog niet veel beteekent en hoewel in de laatste 3 jaren niet veel verschillende het aantal toch van 220.601 in 1872/73 tot 166.369 in 1878/79 is gedaald. Maar meer dan op het reizigers-vervoer heeft men vooral bij Amerikaansche spoorwegen te letten op het goederen-vervoer en in dit opzicht zijn de opgaven betrekkelijk zeer gunstig, want in den meest gedrukten tijd van den handel bleef het vrachtvervoer stijgen. Ziet men de opgaven van het vrachtvervoer per mijl-eenheid, dan blijkt dat de vermeerdering sedert de lijn voor transito-verkeer werd opengesteld is geweest als volgt:

in 1874/75	10 %	meer dan in 1873/74
„ 1875/76	50 %	„ „ „ 1874/75
„ 1876/77	19 %	„ „ „ 1875/76
„ 1877/78	30 %	„ „ „ 1876/77
„ 1878/79	10 %	„ „ „ 1877/78

De vermindering in de vrachttarieven bedroeg van 1873/74 tot 1878/79 $42\frac{1}{2}$ %, waardoor de bruto ontvangsten uit het vrachtvervoer slechts met 50 % vermeerderde, terwijl het vrachtvervoer met 177 % toenam.

De netto ontvangsten der Maatschappij verbeterden (het ongunstige jaar 1873/74 buiten rekening latende) niet belangrijk. Bij het gemiddeld tarief over de laatste zes jaren van 1²⁰/100 cent per ton en per mijl, zouden de bruto ontvangsten in het laatste jaar reeds tot bijna \$ 2.500.000 zijn gestegen en de netto ontvangsten reeds ongeveer \$ 1.000.000 hebben bedragen.

Zeer stellig zal het vrachtvervoer blijven toenemen. In dit opzicht blijft de verwachting van het bestuur der Maatschappij steeds groot.

Wanneer de westelijke aansluitingen, thans in aanleg, zijn verkregen en de lijn langs een der rivieren zal zijn verlengd tot aan eene plaats, waar groote zeeschepen kunnen laden en lossen, zal daaruit verdere belangrijke vermeerdering van vervoer voortvloeijen.

Betreffende de exploitatiekosten valt nog op te merken dat daaronder in de laatste drie jaren begrepen zijn respectievelijk

\$ 95.358, \$ 82.570 en \$ 177.140 voor nieuwe rails, waarvan een groot deel als buitengewone uitgaven is te beschouwen. De gemiddelde vernieuwingskosten zullen veel lager zijn, wanneer de weg eenmaal geheel van stalen rails is voorzien. Op het einde van het laatste boekjaar waren 270 mijlen reeds met stalen rails belegd. Met het vernieuwen van ijzeren door stalen rails uit de loopende ontvangsten wordt voortgegaan, en men verwacht met dit werk binnen drie jaren gereed te zijn, waarna de gemiddelde jaarlijksche vernieuwingskosten belangrijk zullen dalen.

De inkomsten- en uitgaven-rekening voor het boekjaar 1878/79 is als volgt:

INKOMSTEN.

Reizigers	\$ 356.562.27
Vrachten	„ 1.444.768.44
Mail en Expresse	„ 62.057.82
Diversen	„ 28.153.74
	\$ 1.891.542.27

UITGAVEN.

Onderhoud van den weg . . .	\$ 462.902.30
Rollend materieel	„ 287.540.18
Transportkosten	„ 727.382.78
Diversen	„ 29.507.41
	\$ 1.507.332.67

Netto-ontvangsten \$ 384.209.60

De Netto-inkomsten rekening was

<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Kas saldo van 1878</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">\$ 101.723.93</td> </tr> <tr> <td>Netto-ontvangsten 1878/79 „</td> <td style="text-align: right;">384.209.60</td> </tr> <tr> <td>Rente discompto kolen enz. „</td> <td style="text-align: right;">18.752.69</td> </tr> <tr> <td>Funding bonds</td> <td style="text-align: right;">101.155.53</td> </tr> <tr> <td>Receivers rekeningen</td> <td style="text-align: right;">27.001.25</td> </tr> <tr> <td>Verschillende ontvangsten. „</td> <td style="text-align: right;">95.533.75</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;">\$ 728.376.75</td> </tr> </table>	Kas saldo van 1878	\$ 101.723.93	Netto-ontvangsten 1878/79 „	384.209.60	Rente discompto kolen enz. „	18.752.69	Funding bonds	101.155.53	Receivers rekeningen	27.001.25	Verschillende ontvangsten. „	95.533.75		\$ 728.376.75	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Intrest betaling</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">\$ 141.799.91</td> </tr> <tr> <td>Intrest notes</td> <td style="text-align: right;">„ 108.614.26</td> </tr> <tr> <td>Reorganisatie</td> <td style="text-align: right;">„ 41.332.97</td> </tr> <tr> <td>Materiaal, Constructie, enz. „</td> <td style="text-align: right;">88.870.86</td> </tr> <tr> <td>Arbeidsloonen, Rekeningen enz.</td> <td style="text-align: right;">214.515.43</td> </tr> <tr> <td>Kas saldo 30 Sept. '79. . .</td> <td style="text-align: right;">„ 133.243.32</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right; border-top: 1px solid black; border-bottom: 3px double black;">\$ 728.376.75</td> </tr> </table>	Intrest betaling	\$ 141.799.91	Intrest notes	„ 108.614.26	Reorganisatie	„ 41.332.97	Materiaal, Constructie, enz. „	88.870.86	Arbeidsloonen, Rekeningen enz.	214.515.43	Kas saldo 30 Sept. '79. . .	„ 133.243.32		\$ 728.376.75
Kas saldo van 1878	\$ 101.723.93																												
Netto-ontvangsten 1878/79 „	384.209.60																												
Rente discompto kolen enz. „	18.752.69																												
Funding bonds	101.155.53																												
Receivers rekeningen	27.001.25																												
Verschillende ontvangsten. „	95.533.75																												
	\$ 728.376.75																												
Intrest betaling	\$ 141.799.91																												
Intrest notes	„ 108.614.26																												
Reorganisatie	„ 41.332.97																												
Materiaal, Constructie, enz. „	88.870.86																												
Arbeidsloonen, Rekeningen enz.	214.515.43																												
Kas saldo 30 Sept. '79. . .	„ 133.243.32																												
	\$ 728.376.75																												

De verwisseling der oude Aandeelen en Obligatiën heeft nog niet geheel haar beslag gekregen. Volgens plan van reorganisatie ontvingen de oude aandeelhouders (\$ 15.950.401) en de niet verzekerde vlottende schuldhouders (ongeveer \$ 2.000.000) gewone aandeelen à pari in de nieuwe Maatschappij. Het geauthoriseerd aandeelenkapitaal bedroeg oorspronkelijk \$ 30.000.000. Dat bedrag mag volgens een latere beslissing van de Wetgevende Vergadering van den Staat Virginia worden verhoogd met het bedrag uit te geven als betaling van coupons van de 1^e en 2^e Hypotheken volgens het plan van reorganisatie.

Volgens de Balans van 30 September 1879 waren reeds uitgegeven:

1 ^e Preferente aandeelen	\$ 4.649.975.—
2 ^e " "	" 6.470.080.—
Gewone "	" 12.642.081.—

Het geauthoriseerd bedrag der Obligatieschuld is als volgt:

6 % Purchase Money Funding-Bonds (ter verwisseling der preferente Schulden, zie blz. 4) . . .	\$ 2.350.000
6 % 1 ^e Hyp. Goud-Obl. Serie A, aflosbaar 1908 . . .	" 2.000.000
6 % 1 ^e " " " " B, " " . . .	" 15.000.000
6 % 2 ^e " Currency-Obl., aflosbaar 1918. . .	" 10.122.500

Hieruit blijkt dus dat de Maatschappij tot op den tijd dat de rentebetaling op de 1^e Hypotheek weder aanvangt, zeer weinig rente heeft te betalen, en derhalve haren financiële toestand inmiddels aanmerkelijk kan versterken.

Over het loopende boekjaar zal voor rentebetaling vermoedelijk niet veel meer dan het vorig jaar, t. w. \$ 141.800 vereischt worden. Over het boekjaar 1880/81 komt daarbij vermoedelijk de rente op de nog bijna geheel uit te geven \$ 2.000.000 1^e Hypotheek Serie A ten bedrage van \$ 120.000, doch waar tegenover staat, dat de daarvoor verkregen en te verkrijgen extensions en verbindingen de ontvangsten vrij belangrijk zullen doen vermeerderen.

In 1881/82 heeft de Maatschappij de coupon 1 Mei 1882 der 1^e Hypotheek Serie B, met de helft in geld te betalen of \$ 225.000.

In 1882/83 de coupon 1 Nov. 1882 met de helft of \$ 225.000, en de coupon 1 Mei 1883 met $\frac{2}{3}$ of \$ 300.000.

In 1883/84 de coupon 1 Nov. 1883 met $\frac{2}{3}$ of \$ 300.000 en de coupon 1 Mei 1884 ten volle of \$ 450.000.

In 1884/85 en vervolgens de rentebetaling op de 1^e Hypotheek ten volle \$ 900.000.

In dat jaar begint de 2^e Hypotheek gedeeltelijk rente te dragen, doch daar die rentebetaling afhankelijk is gesteld van de toereikendheid der netto-ontvangsten, kan men die voor de 1^e Hypotheek-Obligatiën buiten beschouwing laten.

De sommen voor vaste rentebetaling benoodigd zullen dus ongeveer zijn:

In het boekjaar eindigende 30 September 1880	circa	\$	180.000
" " " " " "	1881	" "	261.000
" " " " " "	1882	" "	486.000
" " " " " "	1883	" "	786.000
" " " " " "	1884	" "	1.011.000
en vervolgens jaarlijks voor de preferente schuld en de 1 ^e Hypotheek te zamen	. . . . .	"	1.161.000

Met het tijdperk van betere vrachten begon ook de Chesapeake & Ohio weg zich gunstig te ontwikkelen. De bruto en netto ontvangsten over de laatste drie maanden van 1879 waren in vergelijking met 1878 als volgt:

	1879.		1878.	
	BRUTO.	NETTO.	BRUTO.	NETTO.
October. . .	\$ 183.325	\$ 63.295	\$ 176.552	\$ 44.651
November . .	148.073	30.929	151.240	31.541
December . .	179.161	59.228	137.769	22.248
	<u>\$ 510.559</u>	<u>\$ 153.452</u>	<u>\$ 465.561</u>	<u>\$ 98.440</u>

De opgaven van Ontvangsten, Exploitatiekosten en Netto Ontvangsten over 1879 in vergelijking met 1878 zijn als volgt:

	1879.	1878.
Bruto ontvangsten.	\$ 1.936.537	\$ 1.908.235
Exploitatiekosten	<u>„ 1.497.317</u>	<u>„ 1.586.335</u>
Netto ontvangsten.	\$ 439.220	\$ 321.900
Verbetering in 1879 dus Netto	„	117.320

De opgaven van ontvangsten in 1880 in vergelijking met 1879 zijn als volgt:

	1880.		1879.	
	BRUTO.	NETTO.	BRUTO.	NETTO.
Januari.	\$ 202.335	\$ 58.340	\$ 88.667	verlies \$ 15.559
Februari	„ 198.681	„ 43.940	„ 102.077	„ „ 1.404
Maart	„ 222.762	„ 53.591	„ 132.172	winst „ 7.076
April	„ 221.559	„ 40.745	„ 162.611	„ 31.591
Mei.	„ 199.443	„ 21.099	„ 178.824	„ 46.353
Juni	<u>„ 214.255</u>	<u>„ 30.519</u>	<u>„ 148.457</u>	<u>„ 22.712</u>
	\$ 1.259.035	\$ 248.234	\$ 812.808	\$ 90.769
Juli.	„ 238.236	„ 60.514	„ 173.383	} „ 194.999
Augustus. „	„ 259.110		„ 215.695	
September			„ 224.092	

Uit deze opgaven blijkt derhalve dat de bruto ontvangsten over de laatste drie maanden van 1879 met 10 % en over de eerste zeven maanden van 1880 met 50 % vermeerderden.

De netto ontvangsten vermeerderden in de laatste drie maanden van 1879 met 50 % en in het eerste halfjaar 1880 met 175 %.

Van het boekjaar 1879/80 zijn de Bruto en Netto ontvangsten bekend van 1 October 1879 tot einde Juli 1880 als volgt:

	BRUTO.	NETTO.
	\$ 2.007.830	\$ 462.200
De voorloopige opgave over Aug. is „	259.110	
De maand Septemb. aannemende op „	263.060	
en de Netto ontvangsten over Aug.		
en September op		„ 137.800
geeft als vermoedelijke uitkomst	<u> </u>	<u> </u>
van het boekjaar 1879/80	\$ 2.530.000	\$ 600.000

De netto-ontvangsten over de beide laatste maanden zijn geraamd op ongeveer gelijk bedrag als het vorig jaar, dus zeker niet overdreven, daar de maand Augustus reeds eene meerdere bruto-ontvangst aanwijst van \$ 43.415 of 20 %.

Nu de maatschappij na veel tegenspoed ondervonden te hebben, haar vervoer zoo blijvend ziet vermeerderen, mag men voor de toekomst ook veilig op eenige voortdurende vermeerdering der Netto-ontvangsten blijven rekenen.

Bekend is dat nieuwe hoogovens langs de lijn zijn opgericht, en de steenkool en ijzerertslagen van uitmuntende hoedanigheid en groote uitgestrektheid, nog voor veel grootere ontwikkeling vatbaar blijven. De westelijke verbindingen waarvan, volgens een bericht in de *Chronicle* van 21 Augustus, eene via Ashland reeds in November en eene andere via Big Sandy en Lexington in het begin van het volgend jaar gereed zal zijn, moeten het vervoer verder doen toenemen.

Berekent men nu de jaarlijksche vermeerdering in de netto-ontvangsten slechts op $12\frac{1}{2}$ % dan verkrijgt men het loopende boekjaar als maatstaf aannemende de volgende uitkomsten.

Netto-ontvangsten over het boekjaar	1880/81	\$	675.000
”	”	”	759.000
”	”	”	854.297
”	”	”	961.084
”	”	”	1.081.220

Men zou hiertegen kunnen aanvoeren dat het boven de vroegere jaren zooveel gunstiger boekjaar 1879/80 niet als veilige maatstaf van berekening mag worden aangenomen, doch daartegen valt op te merken dat de boekjaren 1873/74—1878/79 eerder als buitengewoon ongunstig zijn aan te merken, en derhalve, bij de groote ontwikkeling welke het vervoer over de lijn nog te wachten staat, bovenstaande berekening niet overdreven gunstig is, en vermoedelijk later zal blijken eerder te laag dan te hoog te zijn geweest.

Al de trunklijnen hebben enorme ontvangsten en hoewel de

Chesapeake & Ohio als meer zuidelijk dan de Baltimore & Ohio wel nimmer met deze in ontvangsten gelijk zal komen, bestaat er toch geen enkele reden waarom de C. & O. op hare hoofdlijn niet een vervoer van minstens \$ 10.000 per mijl zal kunnen ontwikkelen.

PER MIJL.
BRUTO. NETTO.

De Baltimore & Ohio hoofdlijn ontving in 1879 \$ 16.203 \$ 7935.

Als transit route is de C. & O. voor het stroomgebied van de Ohio Rivier even gunstig zoo niet gunstiger gelegen, en wanneer hare verlenging beneden Richmond, naar het diepe water van de Chesapeakebaai ongeveer 60 à 75 mijlen, thans in voorbereiding, gereed zal zijn, is haar eindstation 150 mijlen nader aan zee dan Baltimore.

Berekent men echter dat het vervoer binnen eenige jaren slechts tot \$ 10.000 per mijl zal stijgen en de exploitatiekosten onder normale omstandigheden 60 % bedragen dan verkrijgt men, ongerekend de ontvangsten op de extensions die voor de \$ 2.000.000 1^e Hypotheek Serie A gebouwd worden, eene netto ontvangst van \$ 4000 per mijl op 427 mijlen of \$ 1.708.000 zijnde de helft meer dan voor rentebetaling op de 1^e Hypotheek en de preferente schuld vereischt wordt.

Eene 1^e Hypotheek van \$ 17.000.000 met \$ 2.350.000 preferente schuld op eenen 427 mijlen langen weg is voorzeker een zware schuld, die wel eenigermate verminderen zal, wanneer voor de meergenoemde \$ 2.000.000 1^e Hypotheek Serie A ongeveer 90 mijlen extensions gebouwd worden, doch nog altijd bijna \$ 40.000 per mijl zal blijven bedragen.

De spoorwegen door het Alleghany gebergte zijn echter allen kostbare werken, doch zij brengen ook voortdurend meer op naarmate de bevolking en ontwikkeling der westelijke Staten toeneemt. Tot welk eene hoogte het handelsverkeer tusschen de westelijke Staten en de Atlantische kust zal stijgen is niet te berekenen doch dat die voortdurend blijft toenemen wordt aangetoond door de volgende opgaven:

New York Central en Hudson River Spw.	A°. 1873. 858 mijlen.	A°. 1879. 1018 mijlen.
tonnen vervoerd eene mijl	1246.650.063	2295.827.387
gemiddelde vracht per ton en per mijl	1 ⁵⁷ / ₁₀₀ cent.	0 ⁸¹ / ₁₀₀ cent.
Pensylvania Spoorweg	A°. 1873. 869 mijlen.	A°. 1879. 1092 mijlen.
tonnen vervoerd eene mijl	1884.831.970	2136.708.887
gemiddelde vracht per ton en per mijl	1 ⁴¹ / ₁₀₀ cent.	0 ⁸⁰ / ₁₀₀ cent.
New-York, Lake Erie en Western.	A°. 1872. 954 mijlen.	A°. 1879. 969 mijlen.
tonnen vervoerd eene mijl	950.708.902	1569.223.137
gemiddelde vracht niet opgegeven.		
Baltimore en Ohio Spoorweg.	A°. 1873. 508 mijlen.	A°. 1879. 547 mijlen.
aantal tonnen vervoerd	640.265	1.425.629

Poor's Manuel waaraan bovenstaande cijfers zijn ontleend geeft van de Baltimore Ohio het aantal tonnen vervoerd eené mijl niet op; ook ontbreekt opgave van de ontvangen vracht per ton en per mijl.

Het doel van bovenstaande beschouwingen en berekeningen is uwe aandacht te bepalen bij de 1^e Hypotheek-obligatiën Serie B van de Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij.

Nu alle als soliede erkende Amerikaansche Spoorweg-Obligatiën zijn gestegen tot prijzen niet zeer geschikt om nieuwe aankopen uit te lokken, achten wij de Chesapeake & Ohio Spoorweg-Obligatie, Serie B, een zeer geschikt fonds voor onze beurs, zoowel voor duurzame geldbelegging als speculatie met eigen geld.

Naar onze meening mag men met vrij veel zekerheid verwachten dat deze Obligatiën betrekkelijk spoedig tot de soliede Amerikaansche Spoorweg-Obligatiën zullen behooren, en de prijs vermoedelijk den parikoers zal bereiken, reeds voor dat de rentebetaling ten volle op 1 Mei 1884 wordt hervat, om eventueel nog eenige procenten daarboven te stijgen wanneer slechts de middelmatig gunstige verwachtingen worden verwezentlijkt. Voor vele langlopende 6 % Amerikaansche Spoorweg-Obligatiën wordt aan de New-Yorksche markt reeds 110 % en daarboven betaald.

1018901

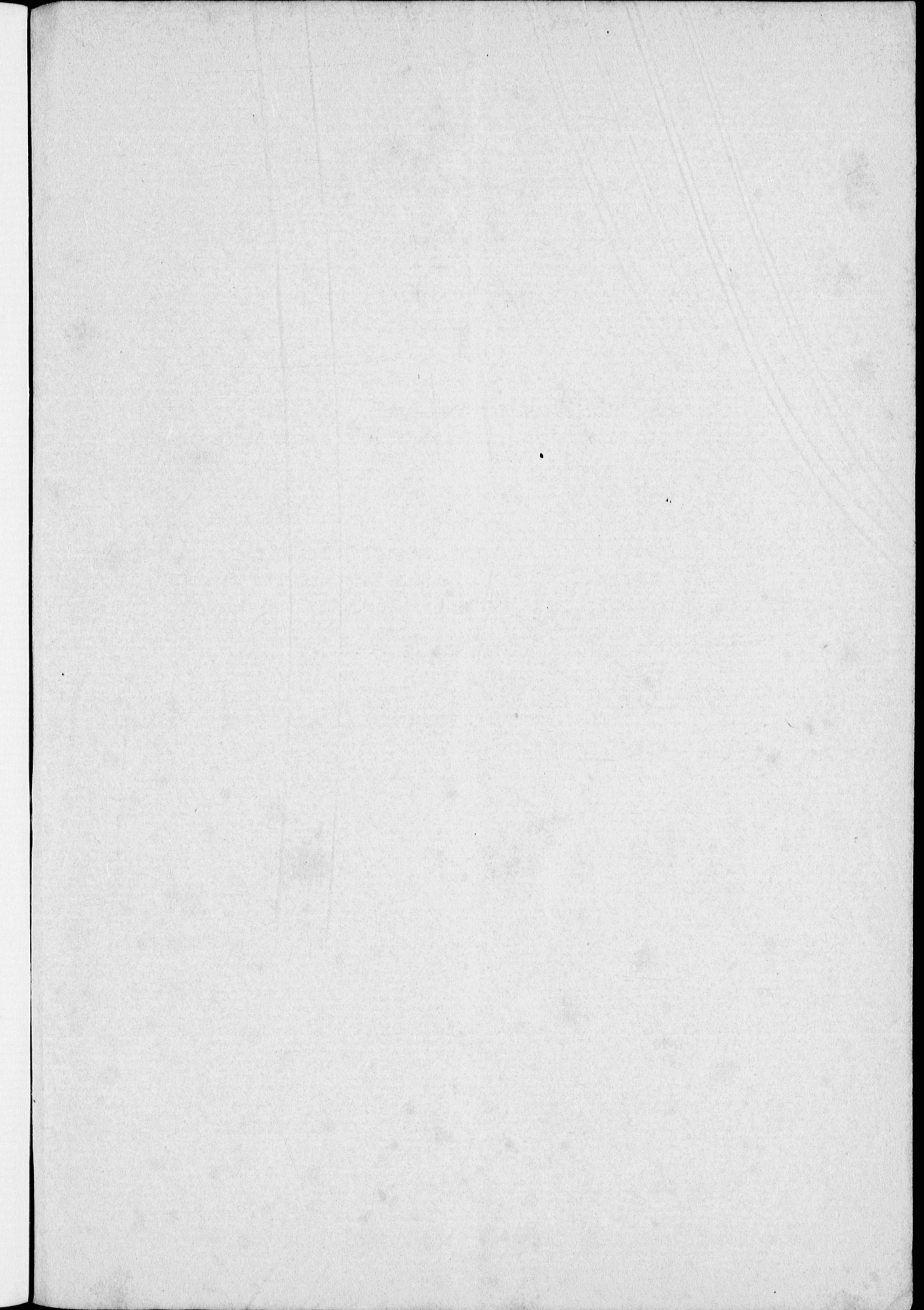
De Chesapeake & Ohio Spoorweg is en blijft niettegenstaande de ondervonden teleurstellingen eene groote onderneming, die ongetwijfeld eerlang tot haar recht zal komen. En al gebeurt dit ook tien jaar later dan 1873, toen de lijn geheel in exploitatie kwam, de 1^e Hypotheek-Obligatiën zijn voor de tegenwoordige koopers er niet minder door geworden, nu de overschotten op de exploitatie gedurende een aantal jaren tot verbetering van den weg en consolidatie der Maatschappij kunnen worden besteed.

Met vertrouwen bevelen wij derhalve de 1^e Hypotheek-Obligatiën, Serie B, der Chesapeake & Ohio Spoorweg-Maatschappij in uwe aandacht aan.

Eene copy der Hypotheek-Acte voor de 6 % 1^e Hypotheek-Obligatiën, losbaar 1908; de mededeeling der Maatschappij aan het Comité der Stock Exchange, waarop de Obligatiën en Aandeelen tot de officieele notering werden toegelaten, en het laatste jaarbericht van de Heeren Fisk & Hatch te New York (Januari 1880) liggen bij de ondergeteekenden ter inzage.

AMSTERDAM, September 1880.

BROEKMAN & HONDERS.



Gedrukt bij

ELLERMAN & HOITSEMA te Amsterdam.
