



# **Open brief aan de houders van obligaties, debentures en aandelen van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij : bijzonderlijk aan de in Nederland wonende**

<https://hdl.handle.net/1874/326494>

*J. Hat.*

Van den Schrijver.

# OPEN BRIEF.

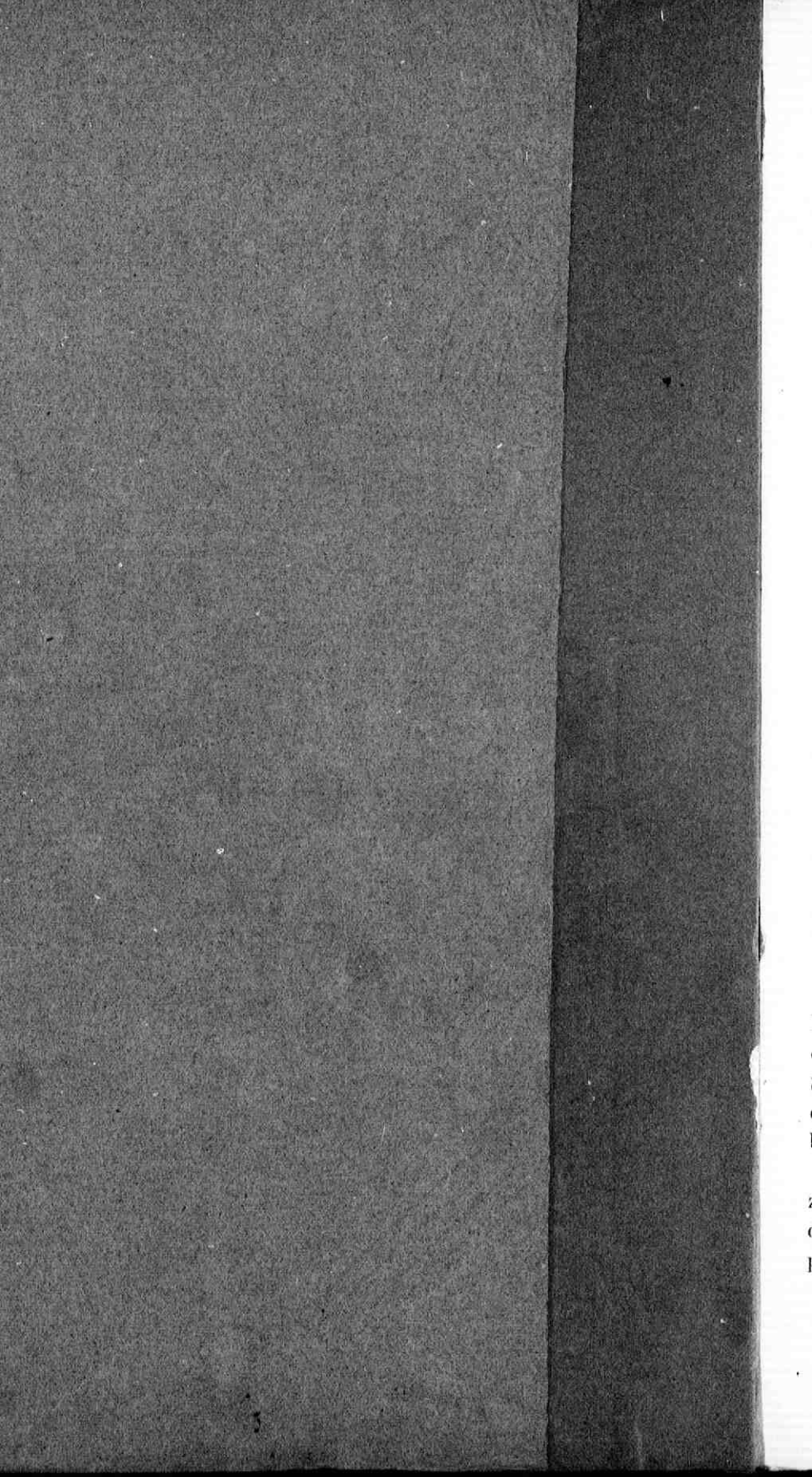
Aan de houders van Obligatiën, Debentures en Aandeelen

VAN DE

Atlantic and Great Western  
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

BEZONDERLIJK AAN DE IN NEDERLAND WONENDE.

GEDRUKT BIJ  
ROELOFFZEN & HÜBNER.  
AMSTERDAM.



# Atlantic and Great Western Spoorweg.

AAN DE HOUDERS VAN OBLIGATIEN, DEBENTURES EN AANDEELEN

DER

ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

*Westminster Chambers, Londen 25 Julij 1870.*

Volgens de laatste officiële opgave bereikt het totaal bedrag der hypothecaire leeningen van de Spoorwegen in de Noordelijke en Westelijke Staten in de Vereenigde Staten van Noord-Amerika het aanzienlijke cijfer van 622 millioen dollars, en, met uitzondering van de Atlantic and Great Western Spoorweg Maatschappij en nog eene andere, betalen alle Maatschappijen den interest op hare Eerste Hypotheek-Obligatiën stipt.

Ernstig en onophoudelijk heb ik getracht aan te toonen, dat deze exceptionele toestand van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij aan andere oorzaken te wijten was dan aan gebrek aan verkeer.

Wanneer de Obligatie- en Debenture-Houders zich vereenigen, hebben zij het in hunne magt ook haar een beheer te verzekeren, dat haar herstellen zal in denzelfden rang als al de andere voornamste Spoorweg-maatschappijen in de Vereenigde Staten. Zulk eene vereeniging te voorkomen, is het streven van hen, die de inkomsten behouden en de crediteuren trotseren.

De zuivere inkomsten van de maatschappij kunnen niet minder zijn dan drie of vier millioen dollars per jaar, eene prachtige som, die de tegenwoordige bezitters aanspoort tot de meest wanhopige pogingen om die aan de crediteuren te blijven onttrekken.

Ik betreur het, dat de Hollandsche Obligatie-houders door den





heer A. C. Wertheim in eene rede, te Amsterdam gehouden, die ik onlangs onder de oogen kreeg, zijn aangemoedigd om het ontwerp van den 18<sup>en</sup> Mei te bestrijden, dat gesteund wordt door eene meerderheid uit alle klassen van Engelsche en Amerikaansche crediteuren.

Ik stel mij voor, in deze circulaire eenige stellingen van den heer Wertheim te beantwoorden, en te gelijker tijd aan de houders van Obligatiën, Debentures en Aandeelen de noodige inlichtingen te geven, die hen zullen aanmoedigen om zich, ter wille van de veiligheid van hun eigendom, te vereenigen ter ondersteuning van het officiële ontwerp en om duidelijk te maken, dat het niet nakomen van de verbindtenissen der maatschappij niet het gevolg is van gebrek aan inkomsten, maar van het verspillen en het slechte beheer van deze, welke de hoog gespannen verwachtingen, gekoesterd toen de spoorweg in aanbouw was, nog te boven gingen.

Ik voeg hierbij eene geschiedenis van de Atlantic and Great Western Spoorweg Maatschappij, vóór eenige jaren opgesteld door den heer Calhoun, den Auditor van de Maatschappij; en daaraan heb ik toegevoegd eene schets van hare finantiële geschiedenis sedert de paniek van 1866.

Ik werd aannemer van den aanleg van den spoorweg in 1861. In de verslagen, in 1865 en 1866 openbaar gemaakt door den Hoofd-ingenieur, den heer Forbes, en Sir Morton Peto werd geconstateerd dat de lijn voltooid en in goede orde was; en in 1867 was het Comité van Onderzoek van meening, dat eene uitgaaf gedurende drie jaren van het bijna nominale cijfer van £ 225 per mijl en per jaar haar zou in staat stellen „het hoofd te bieden aan hare gevestigde schuld „en zelfs meer.” Ik deed mijn pligt en kwam mijne beloften na; doch de Maatschappij deed het niet. Om haar daartoe te noodzaken, heb ik niet gearzeld mijn leven en mijn fortuin te wijden om alle moeilijkheden te overwinnen en het hoofd te bieden aan iedere oppositie, die kon worden uitgedacht sedert en vóór het ongelukkige tijdperk van de Comités van Onderzoek en Beheer.

Ik voeg hierbij kopijen van de prospectussen van de „Certificates of Debentures” van 1864 en de Geconsolideerde Obligatiën. Deze toonen den toestand en de vooruitzigten der Maatschappij aan bij de uitgifte, toen de Buffalo-afdeeling in aanleg was, toen de Oil-Creek-spoorweg feitelijk deel uitmaakte van onze lijn en men het doel had dezen ook te doen opnemen in de Consolidatie, en toen

de Debentures werden uitgegeven, terwijl de onderhandelingen voor de Consolidatie hangende waren. Zij toonen ook aan, dat de aanleg en controle in Amerika bij onderling goedvinden in handen was van uit Engeland gezondene agenten, volgens overeenkomst met bankiers, die geld voorschoten.

Dat er na de uitgifte van de Debentures van 1864 en van de Geconsolideerde Obligatien, zoo als de heer Wertheim meldt, nog een aanzienlijk bedrag verschuldigd bleef, is volkomen waar, want de Maatschappij realiseerde nauwelijks 50 pc. van de Debentures en 35 pc. van de Geconsolideerde Obligatien. Hadden deze waarden de verwachtingen verwezenlijkt, dan zou de ongedekte schuld in Londen kunnen afbetaald zijn. Dat de Maatschappij groote verliezen leed door deze depreciatie, is geen reden dat men daarom de schulden, welke men voornemens was af te betalen, repudieerde.

Onder magtiging van den Raad der Maatschappij, werden de Geconsolideerde Obligatien uitgegeven, waarvan de heer Wertheim spreekt als „verdwenen.“

Op den 6den Februarij 1866 schreef de Hon. Gaylord Church: „Ik zie nu geen wettig bezwaar dat gij dadelijk de Geconsolideerde Obligatien verkrijgt in de plaats van diegene, welke van de vroegere Hypothecaire leeningen tot een bedrag van 878,400 dollars, volgens uw schrijven van den 18den Januarij niet werden uitgegeven.“

Met uitzondering van deze 878,400 dollars bleef de geheele uitgifte in handen der Trustees in Londen, of wordt zij vertegenwoordigd door Afdeulings-Obligatien, welke vernietigd en aan hun afgeleverd zijn. Sir William Russell verklaarde in Londen dat „ten aanzien van het mogelijke verschil in het bedrag dezer Geconsolideerde Obligatien, het noodzakelijk zal zijn aan te toonen hoe dit „verschil, zoo er een verschil is, verondersteld wordt te zijn veroorzaakt, en waarom het onmogelijk is op dit oogenblik aan te toonen of het bestaat of niet. Toen de Geconsolideerde Obligatien „werden uitgegeven, zoo als bekend is, werd zekere hoeveelheid „gereserveerd ter verwisseling tegen Afdeulings-Obligatien. Des „tijds werd verondersteld dat zeker bepaald bedrag aan Afdeulings-Obligatien was uitgegeven.

„Na herhaald onderzoek werd bevonden dat het geheele bedrag „Afdeulings-Obligatien niet was uitgegeven; of liever, dit werd opge- „maakt uit een onderzoek der boeken en rekeningen, en den Trustees „werd magtiging verleend Geconsolideerde Obligatien uit te geven.

„Maar de eenige wijze, waarop dit met zekerheid is te bevestigen,  
 „zoo daarin gelegen zijn, of hare coupons ter betaling werden aange-  
 „boden. Wij zijn nog niet in staat geweest ons hieromtrent te verge-  
 „wissen. Wij gelooven dat de coupons niet zijn ingekomen en dat derhalve  
 „de Obligatien niet zijn uitgegeven. Indien het waar is, dat die Afdee-  
 „lings-Obligatien niet zijn uitgegeven, zoo als wij gelooven, dan be-  
 „staat er gaene meerdere uitgifte van Geconsolideerde Obligatien;  
 „omdat de eenige meerdere uitgifte, waarvan melding gemaakt is en  
 „die verondersteld wordt te bestaan, 878,400 dollars of omstreeks  
 „£ 150,000 beloopt.“

De raadsheden van den heer Wertheim, zoo niet de heer Wert-  
 heim zelf, weten, dat ik nooit gewiefeld heb in mijn vertrouwen, dat  
 deze maatschappij in staat was om al hare verbindtenissen na te komen.  
 Op eene openbare vergadering zeide Sir William Russell: «Daar ik  
 „nu eene gelegenheid gehad heb om alle quaestiën na te gaan,  
 „meen ik te moeten verklaren, dat ik geloof dat elke belofte, die de  
 „heer Mc Henry gedaan heeft, te zijner tijd zal nagekomen worden. Ik  
 „meen, dat hij het grootste vertrouwen verdient voor het besluit, waar-  
 „mede hij vastberaden vastgehouden heeft aan het eene beginsel, —  
 „en ik moet zeggen, dat hij dit eene beginsel overal doorgevoerd  
 „heeft, — dat iedereen die het geld voorgeschoten had, zou betaald  
 „worden met twintig shillings per £. (Bijvalsbetuigingen). Hij heeft  
 „standvastig geweigerd om te luisteren naar enig voorstel tot ver-  
 „koop, reconstructie of iets anders, dat schaden zou aan de belan-  
 „gen van eenige klasse, of zich te leenen tot enig ander plan. Daar-  
 „voor, meen ik, verdient hij Uw dank en een ieders vertrouwen.“ Ik  
 heb twee voorstellen tot hervatting van betaling gedaan — het eene  
 in Julij 1868 en het andere in Mei 1870. — Beide hadden een doel,  
 n. l. volledige uitbetalingen aan alle klassen van crediteuren. De voor-  
 stellen van 1868 leden alleen schipbreuk, doordien de Erie-Company  
 hare verbindtenissen niet nakwam. De voorstellen van Mei 1870 zijn  
 gebaseerd op eene algeheele reorganisatie, afsnijvende alle complicatien,  
 op eene volkomene onafhankelijkheid van de Maatschappij en op  
 de zekerheid eener eerlijke en bekwame administratie.

De Raad van Bestuurders van den Spoorweg was op het tijdstip  
 van zijne staking niet onder mijne contrôle. Vele van de Directeu-  
 ren waren mij persoonlijk onbekend; vele hunner waren gedurende  
 jaren in de onderneming betrokken, voordat ik er mede in aan-  
 raking kwam. Het kan nuttig wezen voor Europesche aandeel-

houders te weten, dat de leden van den Raad, die mij het meest aanspoorden om de werken te ondernemen en het geld in Europa te zoeken, en die tot aan de voltooiing van den weg en het begin van de paniek in Engeland in 1866 het luidst aanmoedigden en het meest kwistig waren in hunne beloften van ondersteuning, dezelfde menschen waren, die toen het werk afgeloopen was, besluiten tot repudiatie en intrekking van mijne volmagt voorstelden, en den weg in de handen van eenen Receiver overleverden.

De bewering, dat ik de huur met de Erie-Maatschappij zonder medeweten van den Raad te Londen sloot, is onwaar. Ik bezit brieven en telegrammen van drie der vijf leden, die mij allen aanmoedigden om zulk eene connectie te zoeken of daaraan hunne levendige goedkeuring hechtten en mij geluk wenschten nadat de huur was bewerkstelligd. De snelle rijzing van al onze waarden bewees ook duidelijk, dat de verhuur de sanctie der publieke opinie bezat.

Alle beweringen van den heer Wertheim, betrekkelijk overeenkomsten met de Erie-Maatschappij omtrent den verkoop van aandelen, spruiten voort uit eene verwarring van feiten. In het ontwerp van reorganisatie van Julij 1868, aangenomen in eene openbare vergadering, waarbij de heer Oewel tegenwoordig was en tot directeur werd verkozen, werd geconstateerd, dat eene betaling in geld van D. 592,400 zou geschieden aan de houders der Certificates of Debentures van 1864 voor al de waarden, niet speciaal vermeld als tot onderpand gelaten. Daaronder waren begrepen de aandelen, die voor de Maatschappij geene geldelijke waarde hadden. De Erie-Maatschappij was bereid, het bedrag voor te schieten, en ik stemde toe, om de waarden als onderpand te New-York te deponeren. Ik bezit de geheele correspondentie te dezer zake met de *Debentureholders association* gevoerd, welke ter beschikking van den heer Wertheim ligt. Daarvan wordt in de overeenkomst met de Erie-Maatschappij melding gemaakt als „kontanten om in onderpand van de debentures liggende waarden te lossen.“

De aanval op de Buffalo-obligatiën is even als de meeste klagen van den heer Wertheim, een oud wapen van den vijand, weder gebruikt om effect te maken. Op deze Buffalo-afdeeling waren, toen de aanleg gestaakt was, meer dan 800,000 dollars besteed, doch zoodra wij aan het einde van onzen tegenspoed zullen zijn, en de Internationale brug gebouwd zal wezen, zal de Buffalo-afdeeling voltooid worden. Bij het maken van een plan om alle verbindtenissen te

dekken, kon ik, eerlijk handelende, de Buffalo-obligatien niet beschouwen als verschillend van hetgeen zij zijn, t. w. Obligatien van Eerste Hypotheek. Doch er is nog een ander argument ten gunste van den rang dien ik daaraan gegeven heb. — Zij vormen een gedeelte van het onderpand van de Debenture-certificaten van 1864, en daar alle partijen zijn overeengekomen om een einde te maken aan dat onderpand, als een bron van groote bezorgdheid en kosten, werd het noodig in het plan om eene billijke verdeeling te doen van de nieuwe waarden onder de Debenture-houders; daarom gaf ik hun obligatiën van Eerste en Tweede Hypotheek voor al de Eerste en Tweede te verdeelen obligatiën en vervallen Coupons — t. w. 25 pct. van elke waarde. Dit aan Debentures te weigeren, zou in strijd met de regtvaardigheid zijn. Niemand kan in waarheid zeggen dat de vergrooting der Eerste Hypotheek, met het voorregt eener conversie in een algemeene hypotheek over de geheele lijn, de zekerheid daarvan heeft verzwakt. Het zal slechts 20,000 dollars per mijl vertegenwoordigen op een weg, die, zoo als ik zal trachten aan te toonen, meer dan dat per mijl jaarlijks opbrengt. De zekerheid der eerste hypotheek is daarom buiten twijfel, en de populariteit der schikking met de Debentures is den raadslieden van den heer Wertheim welligt meer aanstootelijk dan hare onregtvaardigheid.

Dat mijn affidavit van Augustus 1869 vleijender was voor de heeren Gould, Fisk en Lane dan mijn bijgaand affidavit, in Philadelphia opgemaakt in December van hetzelfde jaar, ontstaat misschien uit het feit, dat de eigendommen der Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij op laatstgenoemden datum minder stonden onder de gevaarlijke controle der Erie-maatschappij.

De heer Wertheim zegt dat er, toen de Heer Gould werd genoodzaakt als Receiver af te treden, eene schuld van de Maatschappij bestond ten bedrage van 1,376,808 dollars, welke moest worden aangezuiverd alvorens eenige andere betaling door den nieuwen Receiver kon geschieden. Dit is nu juist de reden, waarom de tijdelijke schikking, welke de regter Hitchcock met de Erie-maatschappij trof, onvermijdelijk was. Op geene andere voorwaarden dan kontante betaling voor het aanzienlijke gevorderd bedrag, kon regter Hitchcock zich eene wettige controle van de eigendommen verzekerd hebben. Wij hebben alle reden te gelooven, dat geen enkele shil-



ling van dit bedrag aan de Erie-maatschappij verschuldigd is. Integendeel, dat er aanzienlijke sommen door haar moeten worden terugbetaald aan de Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij, maar totdat wij in het bezit daarvan geraken, is het onmogelijk deze of eenige andere rekeningen te debatteeren.

De heer Wertheim verzekert dat ik in 1869 240,000 dollars van de Erie maatschappij heb ontvangen. De bewering is ten eenenmale ongegrond; zoowel direct als indirect. Overeenkomsten werden aangegaan om eenige groote sommen te betalen; maar na de procedure in Ohio, waarbij de aanstelling van regter Hitchcock werd verzekerd, meende de heer Fisk dat ik er hem uitgewerkt had, en daaruit sproot eene eenvoudige weigering voort om de overeenkomsten na te leven; thans maken zij fragmenten uit van de talrijke opgegevene onderhandelingen met den Raad van den Erie-spoorweg, welke de raadslieden van den heer Wertheim door hunne connectie met het bestuur van den Erie-spoorweg bij magte zijn tot vijandige oogmerken aan te wenden.

Ik heb thans de rede van den heer Wertheim bedaard nagegaan. Ik vermijd eene discussie omtrent de voorstellen van den heer Oewel, die door den heer Wertheim verdedigd worden. Ik vind ze gegrond op repudiatie, en daarom der aandacht onwaardig. Gelukkig bezit de heer Oewel niet meer magt of autoriteit om eenig voorstel te ontwerpen of te bevorderen dan een van de talrijke comités van dilettanten, die zoo herhaaldelijk hebben getracht de aandacht in Londen tot zich te trekken en zoo spoedig vergeten werden door allen, behalve de contribuanten.

Ik ben slechts een crediteur, evenals zoo vele anderen; doch ik ben, gelukkig boven alle anderen, in staat geweest den eigendom bijeen te houden, tegenover eene magtige en onbeschroomde combinatie. Ik heb herhaaldelijk gelegenheid gehad voor mij zelf te zorgen, wanneer ik dit had willen doen en de belangen van anderen opofferen. Ook de heer Wertheim zelf, en de heer Oewel, en zelfs de Erie-maatschappij zijn niet ongezind geweest mij te „beschermen,” wanneer ik hun ook wilde toestaan langs de door hen aangegevene wegen de Obligatie- en Debenture-Houders te beschermen. Het Comité van Onderzoek en Beheer, waarvan de heer Oewel een besturend lid was, maakte op mij geen genoegzamen gunstigen indruk met zijne magt tot bescherming, dan dat ik er door zou zijn verleid geworden om de proef te herhalen van aan

anderen een werk toe te vertrouwen, hetwelk naar mijne meening beter aan mijne handen is toevertrouwd.

Maar, wanneer ik het goed inzie, was de vergadering te Amsterdam zamengesteld uit houders van Eerste Afdeelings-Obligatiën van Ohio; wat hebben persoonlijke aanvallen op mij te maken met hunne Obligatiën, welke, in het belang van den vrede, in mijn voorstel bij preferentie zijn verzekerd? Het is nu tijd, ronduit te zeggen en aan de Ohio Eerste-hypotheekhouders te doen weten, dat de eerste regtsgelcerde autoriteiten van Amerika van meening zijn, dat het gedeelte van den spoorweg, waarop zij een speciale hypotheek hebben, geabsorbeerd is in de Consolidatie; dat de Ohio-maatschappij ophield afzonderlijk te bestaan toen de Geconsolideerde Maatschappij aanving; dat al het sedert aangekocht rollend materieel en de wettige huur der Mahoning lijn bepaaldelijk toebehooren aan de Geconsolideerde maatschappij; en na een conflict van jaren, gedurende hetwelk alle Obligatie-houders zouden zijn verstoken van alle inkomsten, zou de kwestie vermoedelijk worden beslist ten gunste van de Geconsolideerde Obligatiën. Ik ben huiverig voor alle verdeeldheid, omdat ik als een onwederlegbaar feit weet, en de bij dezen brief gevoegde statistieke opgaven bewijzen het, dat onze trafiek in het tegenwoordige oogenblik eene opbrengst, voldoende om alle verbindtenissen het hoofd te bieden, waarover we thans alle controle hebben verloren, afwerpt. Ik beschouw het als misdadig, kwestien te berde te brengen, die geschikt zijn om de bestaande gevaren te vergrooten, daar er niets dan vrede wordt vereischt, om ieder ten volle zijne regten te verschaffen.

Het einde van den strijd zou ongetwijfeld zijn de conversie van alle Afdeelings-Obligatiën in Geconsolideerde. Reeds is op die wijze een zeer aanzienlijk bedrag geconverteerd, zoo als de heer Wertheim erkent, en zij die daartoe overgingen, kunnen er zich niet gemakkelijk bij nederleggen om zijne inzigten aan te nemen.

Het verslag van den heer Oewel aan zijne collegas, geeft zooveel vertrouwen in zijn oordeel, als hij het vrij spel geeft, dat ik veel begeerte heb het hierbij te laten drukken en zijne gevolgtrekkingen te bevestigen. Dit verslag was gemaakt in 1867.

Ik vestig de aandacht op *het verslag van den Accountant* met de tabellen van verkeer, hieraan toegevoegd. De opgaven van opbrengst zijn op officiele wijze gedeponneerd in de hoofdsteden van de verschillende Staten en zijn ongetwijfeld naar waarheid opge-

maakt door de hoofden der onderscheidene departementen. De opbrengsten van dit verkeer moeten door de handen van de heeren Fisk en Gould passeren, en, in aanmerking nemende hoe deze heeren noodzakelijkerwijze gepresseerd zijn, kunnen zij niet geacht worden volkomen naauwkeurig te zijn. Uit alle stukken en feiten welke de vlijt van de prijzenswaardige en ijverige ambtenaren, die steeds voortgaan mij bij te staan, mij in staat heeft gesteld te verzamelen, *schijnt het bewezen* dat onze Inkomsten *vier millioen dollars per jaar* te laag zijn opgegeven, en op deze ontdekking, die zuivere waarheid is, grond ik het succes van mijn voorstel en mijn goeden naam.

Ik ben, enz.

J. Mc. HENRY, *President.*

## Geschiedenis van den Atlantic and Great Western Spoorweg;

DOOR

DEN LAATSTEN AUDITOR DER MAATSCHAPPIJ.

De lijn, bekend onder den naam van den „Atlantic and Great Western Spoorweg“ is nu een van de groote doorlopende reis- en handelswegen tusschen het Oosten en het Westen. Ofschoon het nog geen zes jaren is geleden sedert het tegenwoordige werk werd aangevangen, zijn er nu reeds vijf honderd zeven mijlen in exploitatie. De snelle voortgang in den aanleg van dezen spoorweg is nooit overtroffen. Zoo spoedig is deze lijn in exploitatie gebracht, dat de handels- en finantiële wereld zeer weinig van haar begin en voortgang weet. Daarom stel ik mij voor eene geschiedenis te leveren, zoo beknopt mogelijk van de kleine locale spoorwegen, die in zulk een korten tijd eene van de meest uitstekende en invloedrijke corporatien in Amerika zijn geworden.

THE ERIE AND NEW YORK CITY RAILROAD. — In September 1850 werd er eene vergadering van in het algemeen welzijn belangstellende burgers te Jamestown, N. Y., gehouden, ten einde het voorstel te bespreken om een weg aan te leggen van den mond van Little Valley Creek (nu bekend als Salamanca), een station aan den Erie-spoorweg, vierhonderd en veertien mijlen van New-York naar de stad Erie, Pa.

De aandacht van de Directeuren van den New York en Erie

spoorweg, en van anderen in die lijn betrokkenen, was dikwerf gevestigd op het belang om hun weg voort te zetten tot de haven van Erie, en de weg *via* Randolph en Jamestown, N. Y. werd voorgesteld als zijnde zeer uitvoerbaar.

Opmetingen van den weg werden gedaan in November en December 1850. Niets verder was er verrigt tot Julij 1851, toen er eene maatschappij onder den bovenstaanden titel werd opgericht, en in Maart 1852 werd de rigting der lijn bepaald. In Mei 1853 was de geheele lijn van Salamanca tot Ashville, een afstand van acht en dertig mijlen, aanbesteed voor den aanleg, en begon men met het leggen der rails. Moeijelijkheden van finantiëlen aard vertraagden het werk zeer; nothans werd de aanleg voortgezet met eenen merkwaardigen ijver tot Januarij 1855, toen de werken gestaakt werden, omdat de middelen van de maatschappij uitgeput waren.

DE MEADVILLE RAILROAD. — In Julij 1857 rigtten eenige ingezetenen van Meadville, Pa., eene Spoorweg-maatschappij op onder den bovenstaanden titel, ten einde een weg aan te leggen door de Graafschappen Crawford en Mercer, Pa.

Ten gevolge van de magt aan de maatschappij in hare acte van concessie toegekend, werden al de eigendommen, voorregten, regten en vrijheden gekocht van de Pittsburg en Erie-spoorweg-maatschappij, binnen de boven vermelde graafschappen, die den voorgestelden weg doorsnijdt.

De gewone voorloopige handelingen, verbonden aan eene dergelijke onderneming, werden niet geheel ten einde gebracht voor het begin van het jaar 1858, toen gedurende een tijdvak van verscheidene maanden zeer weinig werd gedaan om dit groote publieke werk voort te zetten, hetwelk door de snel toenemende ontwikkeling van Noord-Westelijk Pensylvanie zoo zeer vereischt werd.

FRANKLIN AND WARREN RAILROADS. — Eene maatschappij werd in Junij 1851 in Ohio opgericht, om een weg aan te leggen onder bovenstaanden titel van Franklin, Portage County, naar Warren, Trumbull County, Ohio, met de magt om genoemden weg uit te strekken tot een punt aan de oostelijke lijn van den Staat Ohio, noord-oostelijk van Warren, Trumbull County, en zuid-westelijk naar Drayton.

In 1852 en 1853 werd er weinig meer gedaan dan de organisatie der Maatschappij te voltoojen, inschrijvingen te verzekeren voor het maatschappelijk kapitaal enz. enz.

In Julij 1853 werd het werk langs de geheele lijn met ijver aangevangen. De aanleg werd echter van den beginne af tegengehouden door financiële en andere belemmeringen, onafscheidelijk verbonden aan een werk van dezen omvang.

DE ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG. — Gedurende den zomer van 1852 deden eenige heeren in Pennsylvania en Ohio het voorstel, de uitgestrekte lengte van den *Ohio and Mississippi Railroad* door Ohio, het Noord-Westen van Pennsylvania en tot het Zuid-Westen van New-York te verbinden met de *New-York and Erie Railroad*. Er werd een onderzoek naar het land ten dienste der lijn, in het werk gesteld, toen het bleek dat de beste weg die was, welke de *Erie and New York City road* wilde gebruiken, van een punt ten oosten van den mond van Little Valley-Creek tot nabij Ashville, N. Y., omstreeks 41 mijlen van de boven aangewezen plaats, en omstreeks 8 mijlen van de zuider lijn van den Staat New-York; vandaar zuidwestwaarts loopende door Meadville, Pa., Warren, Kent, Akron, en Galion tot Dayton, O., in het geheel een afstand van 388 mijlen.

Dit groote plan voor eene directe lijn met breed spoor van de stad New-York tot de stad St. Louis, 1200 mijlen in lengte, werd in November 1856 aan het oordeel van de Directeuren der drie locale maatschappijen, hierboven vermeld, onderworpen, die er zich gunstig over uitlieten.

In September 1854 bediende de *Franklin en Warren Spoorweg Maatschappij* zich van de bepalingen van eene wet, vastgesteld door de Wetgevende Vergadering van den Staat Ohio, d.d. 12 Januarij 1853, de magt verleende aan maatschappijen welke zich vereenigden, van naam te veranderen; zij verkreeg den naam van „*De Atlantic and Great Western Spoorweg Maatschappij*.”

In de lente van 1858 veranderde de *Meadville Spoorweg Maatschappij*, op gezag van de Wetgevende magt van den Staat Pennsylvania haar burgerlijke naam in: „*De Atlantic and Great Western Spoorweg Maatschappij van Pennsylvania*.”

In de maand Mei 1859 werd eene Maatschappij georganiseerd in den Staat New York, onder den naam van: „*De Atlantic and Great Western Spoorweg Maatschappij van New York*,” die in 1860 van de boven vermelde Erie and New-York City Spoorweg Maatschappij 38 mijlen van haren weg aankocht, zijnde dat gedeelte van de lijn in den Staat New-York, dat zich uitstrekt van Salamanca tot nabij Ashville. Deze 38



mijlen, met 11 mijlen van eene nieuwe lijn, maken de geheele lengte uit van de „Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij van New-York“ in den Staat New-York.

Deze eenvormigheid van naam van de drie maatschappijen werd als volstrekt noodzakelijk beschouwd, daar men ten doel had de geheele lijn als een geheel te laten werken, in zoo ver als dit geschieden kon door onderlinge contracten, daar er toen geen wet was in elk van de respectieve Staten, regtgevende tot eene wettige consolidatie.

Op den 20sten April 1860 begon een corps ingenieurs hunne werkzaamheden te Jamestown, N. Y., en op den 26sten van dezelfde maand begon een tweede corps te Salamanca bij de verbinding met den New-York- en Erie-Spoorweg.

Op den 27sten begonnen de aannemers den eersten aanleg, en den 8sten Mei 1860 werd de eerste rail gelegd en de eerste spijker geslagen. Gedurende dezelfde maand werd een constructie-trein aan het werk gezet, en op den 3den Julij van hetzelfde jaar waren 17 mijlen van den weg gelegd, tot aan Randolph, N. Y.

Op den 25sten Augustus daaraanvolgende, was de weg gelegd dwars over Main-Street, in het dorp Jamestown, N. Y., 34 mijlen van Salamanca, en in den namiddag van dien dag kwam een feesttrein van New-York, met de voornaamste ambtenaren van de New-York en Erie Spoorweg-Maatschappij, en andere heeren. In Mei 1861 werd eene andere verbinding geopend van Jawestown, N.Y., tot Corry, Pa., een afstand van 27 mijlen van de vorige plaats en 61 mijlen van Salamanca. Op den 27sten dierzelfde maand begonnen geregelde treinen te loopen over dit gedeelte van den weg.

In 1861 kwamen de contracten voor de voltooiing van de geheele lijn in handen van den heer Mc. Henry, maar het werk werd van 1 Junij 1861 tot 13 Maart 1862 geschorst; toen werden de ingenieurs weder op de lijn in Pennsylvania geplaatst. De aanleg werd nu krachtdadig voortgezet, onder het onmiddellijk toezigt van den heer Kennard. Op den 21sten October 1862 werd de weg tot Meadville, Pa., geopend, 41 mijlen afstand van Corry, en 102 mijlen van Salamanca. Gedurende dezen tijd vorderde het werk in Ohio, hoewel niet heel vlug; maar in de lente van 1862 werd het krachtdadig begonnen.

Den 4den Januarij 1863 werd een ander gedeelte van den weg

geopend van Meadville, Pa., tot Warren, O., 59 mijlen van de vorige plaats en 161 mijlen van Salamanca.

Den 23sten February daaraanvolgende was het spoor tot Ravenna geheel voltooid, en op den 18den Mei begonnen expres-treinen geregeld tot dit punt te loopen; en 8 dagen later bereikten wagens met breed spoor Akron, 202 mijlen van Salamanca.

Op den 30sten van dezelfde maand was het spoor voltooid op de Franklin Tak (Meadville tot Franklin, Pa.) 25 mijlen.

Het werk, in den loop van het jaar voltooid, is zonder wederga in de geschiedenis der spoorwegen. Als wij de groote schaarschheid van werklieden in het oog houden — daar het leger zoovele krachtige mannen noodig had, dat het noodig werd om agenten te houden in Canada en Ierland, ten einde ze per schip voor dit bijzondere werk uit te zenden — dan mag het aanleggen en het in werking brengen van zoovele mijlen wegs in zulk een kort tijdsverloop, wel een wonderbaar werk genoemd worden.

Wij vinden, dat in de maand October 1863 deze maatschappij (wij spreken van deze drie maatschappijen als van eene, omdat zij één zijn in belang en met één doel voor oogen, in overeenstemming werken) voor negen en negentig jaar de Cleveland en Mahoning spoorweg huurde, die zich uitstrekt van Cleveland zuidelijk tot Youngstown, O. zeven en zestig mijlen. Deze weg heeft een smal spoor, kruisende den Atlantic and Great Western Spoorweg te Leavittsburg, O. een punt vijftig mijlen ten zuiden van Cleveland. De Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij legde een rail aan iedere zijde van het naauwe spoor, terwijl het aldus het breede spoor in de Forest City bragt en in staat stelde om op den 3den November 1863 de aankomst van een trein met breed spoor van de City van New-York te berigten.

Op den 27sten December van dit jaar werd de laatste rail gelegd tusschen Akron en Galion; twee en tachtig mijlen wegs meer werden daardoor in gebruik gesteld.

In Junij 1864 bereikte eene speciale trein Dayton, en eene verbinding werd daargesteld met den Ohio- en Mississippi spoorweg te Cincinnati over het breede spoor van den Cincinnati-, Hamilton en Dayton Spoorweg, van Dayton naar Cincinnati, welke door die maatschappij was in gereedheid gebragt ten dienste van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij.

In Augustus van hetzelfde jaar liep er een trein van New-York

naar St. Louis, twaalf honderd mijlen breed spoor, in zeven en veertig uren.

Het werk op deze groote lijn was begonnen omstreeks den 1<sup>sten</sup> Mei 1860. In Junij 1864 werd het spoor voltooid tot Dayton, drie honderd acht en tachtig mijlen; ook van Leavittsburg naar Cleveland, vijftig mijlen; en van Meadville naar Franklin, vijf en twintig mijlen. Van Junij 1861 tot April 1862 werd het werk gestaakt; alzoo hebben wij in een tijdsverloop van bijna acht en dertig maanden aangelegd en in gebruik gesteld:

De geheele hoofdlijn van de drie maatschappijën, als volgt.

	Mijlen.
Hoofdlijn van de A. en G. W. Spw.-m. in New-York; Salamanca tot de New-York and Pennsylvania State lijn . . . . .	49
Hoofdlijn van de A. en G. W. Spw.-m. van Pennsylvania; New-York and Pennsylvania State lijn naar Pennsylvania, en Ohio State lijn . . . . .	92
Hoofdlijn van de A. en G. W. Spw.-m. Ohio; Ohio en Pennsylvania State lijn naar Dayton . . . . .	217
Geheele hoofdlijn . . . . .	388

Bij de bovengenoemde hoofdlijn in de drie Staten van New-York, Pennsylvania en Ohio hebben wij nog de volgende takken:

	Mijlen.
Franklin tak van Meadville tot Oil city Pa. . . . .	32
Mahoning en Cleveland takken (de Cleveland en Mahoning Spoorweg) gehuurd voor negen en negentig jaar, n.l. Cleveland tak van Leavittsburg naar Cleveland, Ohio. . . . .	50
Mahoning-tak van Leavittsburg naar Youngstown, Ohio, . . . . .	17
Hubbard tak, zijnde een tak van de bovengenoemde Cleveland en Mahoning Spoorweg van Youngstown naar Coal Mines, Ohio . . . . .	14
Silver Creek tak, van bij Wadsworth naar Coal Mines, Ohio. . . . .	6
Totaal mijlen der takken . . . . .	119
Totaal mijlen der hoofdlijnen. . . . .	388

Totaal mijlen in dienst gesteld . . . . . 507

In Augustus 1865 werden de maatschappijën der drie wegen geconsolideerd, onder den waarborg van Consolidatie-wetten, aangenomen door de respectieve wetgevingen der drie Staten New-York Pennsylvania en Ohio.

## JONGSTE FINANTIELE GESCHIEDENIS.

Zoo lang de zaken dezer Maatschappij zich in Engeland als voor- spoedig voorde- den, kon niets meer voldoen dan de inkomsten en de algemeene vooruitgang van den Spoorweg in Amerika

In Augustus 1866 kreeg ik berigt van eene combinatie in Ohio, welke zich had gevormd tot het bijeenbrengen van 20 millioen dollars, om den weg voor de Hoven te betrekken en te dwingen tot een verkoop voor dat bedrag of minder; men grondde zijne hoop op goed gevolg op de destijds te Londen bestaande consternatie.

In Januarij 1867 gelastte het bestuur mij, zijnen agent, op den dag na de gebruikelijke jaarlijksche verkiezing, alle betalingen te staken. Dit werd opgevolgd door toebereidselen om den weg onder eenen receiver te brengen. Tot op dit tijdstip had ik nooit onderhandeld of getracht om eenige magt uit te oefenen over de zaken der maatschappij in Amerika. De fondsen werden beheerd en de werken uitgevoerd onafhankelijk van mij, zoo als is aangetoond in den brief van Sir Morton Peto, die hierbij wordt publiek gemaakt.

Daar de Maatschappij in Amerika geene schulden had, en haar inkomen toen bekend stond als ruim 6 millioen dollars per jaar te bedragen, kon ik de noodzakelijkheid niet inzien van een receiver, en meende dat, wanneer ik mij van redelijke ondersteuning te Londen kon verzekeren, ik nog bij magte zou zijn, toen reeds gevormde plannen tot repudiatie te verijdelen.

Ik raadpleegde met dezulken, die het meeste belang daarbij hadden, die in staat waren raad te geven en een comité van onderzoek vormden; destijds eene fatsoenlijke remedie voor maatschappijën, die zich in moeilijkheden bevonden. Ik meende dat een Comité, onpartijdig gekozen door de meest belanghebbenden en zonder mijne tusschenkomst, ook volledig en eerlijk zou „onderzoeken,“ en mij door zijn rapport de vereischte krachten zou schenken om de conspiratie te verijdelen.

Ik werd teleurgesteld. Het Comité vraagde mij om het zoodanige magt over te dragen als ik zou kunnen controleren en hetzelve in het bezit te stellen van al de papieren en bescheiden der Maatschappij. Ik deed dit rondborstig en vond mij uitgesloten van hunne

raadsvergadering, na mij met hen vereenigd te hebben in de benoeming van een receiver, hetwelk noodig was geworden om de vijandige beweging, die nu met kracht werd voortgezet, te beperken; doch ik maakte de conditie dat de Receiver iemand zou wezen, die tot hiertoe niet aan den weg was verbonden geweest; van daar, dat op recommandatie van de heeren Brown, Shipley en Co., generaal Potter langs den telegraaf werd benoemd.

De Directeuren wreekten zich door een besluit door te drijven, waarbij al de magt waarmede ik gehandeld had werd herroepen, en al de schulden gerepudieerd, welke ten behoeve der maatschappij door mij te Londen waren aangegaan.

Tot de laatste verkiezing was ik magteloos, verstooten zoo wel door den Raad als door het Comité van onderzoek.

Bij de verkiezing in Januarij 1868 rigtte ik het daar heen schoon baan te maken met de oppositie, en plaatste bij den Raad mijne eigene vrienden, genegen om mijn bestuur te steunen.

Voor de eerste keer matigde ik mij magt aan. Doch ik had den Raad en niets meer. De Receiver weigerde den Raad te ondersteunen of fondsen te contribuëren uit de opbrengst, om de organisatie der Maatschappij te bevorderen.

Nu werd het een strijd op leven en dood. Maatregelen werden genomen, die mij in staat stelden om wat van mijne verloren kracht te herkrijgen. Ik liet de besluiten tot repudiatie vernietigen; en om te voorkomen dat eene dergelijke schandelijke beweging zou herhaald worden, werden de Debentures van 1868 door de Corporatie onder haar zegel uitgegeven.

De volgende daad was het ontnemen van den weg aan den Receiver, Generaal Potter, en het trachten naar eene spoedige hervatting der betalingen die, volgens mijne meening, ligtzinnig werden gestaakt.

Hoewel alle partijen, de opschorting van het regtsgeding beoefden, waaronder de Receiver was aangesteld, talmde echter eenige van de partijen, die er het meest belang bij hadden, zoozeer dat er zes maanden verloren waren eer ik in staat was den Receiver te noodzaken de bezittingen aan de Corporatie te overhandigen.

In December 1868 bemerkte ik dat ik 1,500,000 dollars kontant geld zou moeten bijeenbrengen of den Receiver moest toestaan te blijven. Om dit bedrag te verkrijgen ware een beroep op Londen nutteloos;



door niet te betalen, zou alle kans voor de Maatschappij om de betalingen te hervatten, vervliegen. Daarom trad ik in onderhandeling met de voornaamste spoorweg-maatschappijen, maar ik bevond *ze allen* gereed om haar voordeel te doen met onze krachteloosheid, allen zeker van ons faillissement, en den daaruit voortvloeienden verkoop van den weg. Mijn eenig redmiddel was eene overeenkomst met de Erie-Spoorweg maatschappij, die onze natuurlijke bondgenoot was.

Ik meende dat eene overeenkomst met de Erie-Spoorweg Maatschappij, op zulke voorwaarden, als de verschuldigde betaling van alle coupons zouden verzekeren, de Maatschappij door een hersteld crediet in staat zou stellen hare overeenkomsten van iederen aard na te leven. Ten tijde dat deze overeenkomst werd aangegaan was het crediet van de Erie Spoorweg-Maatschappij goed; hare aandelen werden gaarne tegen 70 genomen, en de heeren Fisk, Gould en Lane hadden pas onlangs de uitvoerende magt over haar bekomen, en hunne eigenaardige talenten, die hen sedert zoo befaamd hebben gemaakt, waren onbekend.

Deze overeenkomst, waarvan zorgvuldig een plan was ontworpen en opgesteld onder de hoogste wettige bescherming, werd bijna onmiddellijk verbroken, en de President van de Erie Maatschappij maakte zich zelf Receiver.

Dit was ongetwijfeld eene bittere teleurstelling; maar ik treurde er niet over — het was eene nieuwe moeilijkheid om te boven te komen.

Ik keerde naar Amerika terug, en na een strijd van zes maanden, slaagde ik er in de heeren Gould en O'Doherty te doen ontzetten van het Receiversambt, welk succes ik te danken had aan de raadgevingen en medewerking van de heeren Barlow en Macfarland van New-York.

De eigendommen zijn nu in veiligheid, onder de bescherming der Hoven van Ohio, Pennsylvania en New-York in handen van Regter Hitchcock, maar de inkomsten zijn nog onder de controle van de Erie-maatschappij en moeten dit blijven tot dat de overdragt en verkoop der Maatschappij haar weder onafhankelijk maakt.

J. Mc. H.

## Verslag van den Accountant,

MET RAMINGEN DER INKOMSTEN, BEREKEND DOOR ZAMENSTELLING DER VERSCHILLENDE ONDERDEELEN VAN HET BEKENDE VERKEER. DEZE RAMINGEN BEPALEN DE JAARLIJKSCHE INKOMST OP 8 à 9 MILLIOEN DOLLARS.

*Ontvangsten, Aantal mijlen, Rollend materieel, exploitatiekosten enz. van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij gedurende de jaren 1865 en 1869.*

Jaar.	Afget. mijlen.	Getal Locomotieven.	Getal van de wagens.	Ontvangsten.	Ontvangst. per mijl per jaar.	Ontvangst. per jaar per wagen.	Exploitatiekosten.
	A.		B.	Dollars.	Dollars.	Dollars.	Per cent. C.
1865	406	433	2,876	5,811,233	14,313	2,021	63 3-10.
1869	507	466	3,631	5,097,376 (?)	10,054	1,404	Onbekend.

(A). Indien 406 mijlen 5,811,283 dollars opbrengen, moeten 507 mijlen 7,256,884 dollars opleveren. Een gedeelte van het jaar waren 322 mijlen in exploitatie, een ander deel 490; een gemiddeld cijfer van 406 is genomen, als zijnde het digtst bij het getal, dat het geheele jaar in exploitatie was.

(B). Er waren 3,155 wagens op den 31sten December 1865, waarvan een gedeelte gebouwd werd gedurende het jaar, een gemiddeld getal van 2,867 wagens opleverende voor een geheel jaar.

(C). Er is geen inlichting verkregen van de Erie Spoorweg-maatschappij aangaande de exploitatiekosten der lijn, en de totale ontvangsten zijn door haar achter gehouden.

In aanmerking nemende de vermeerdering van het aantal mijlen van den Atlantic and Great Western Spoorweg, van 406 in 1865 tot 507 mijlen in 1869; het groot aantal mijlen ten dienste van den spoorweg gedurende de tusschen gelegene jaren opengesteld, die ook hun voordeel aanbrengen en waarvan geen enkele met haar concurreerde, de enorme vermeerdering van bevolking, handel en fabrieken, door de vermeerderde gemakkelijkheden van verkeer te weeg gebracht; de snelle ontwikkeling van den ijzer- en steenkolen-handel van de Mahoning Vallei en den olie-handel van Pennsylvania; dan kan de vermeerdering per mijl van de ontvangsten voor 1869 niet minder geraamd worden dan 25 percent boven de ontvangsten per mijl van 1865, waardoor de opbrengst per mijl voor 1869 17,891 dollars zou worden, en de totale ontvangst voor dat jaar 9,071,104 dollars. Het volgende overzicht, genomen uit

de officiële verslagen van Ohio, toont de vermeerdering aan in handel en bevolking van twee der vele belangrijke fabriek-steden op de lijn van den Atlantic and Great Western Spoorweg.

Cleveland is 40 percent in bevolking vermeerderd en 150 percent in waarde van fabriekaten, en Akron is 100 percent in bevolking vermeerderd en 350 percent in waarde van fabriekaten gedurende deze vier jaren.

*Bevolking en Handel van Cleveland in de jaren 1865 en 1869, ontleend aan de verslagen van den Board of trade van deze jaren.*

Datum.	Bevolking.	Ijzererts Ontv. Tonnen.	Steenkolen Ontv. Tonnen.	Olie.		Waarde van fabriekaten.
				Ruwe Ontv. Vaten.	Gezuiverde Verz. Vaten.	
1865	60,000	411,506	459,483	220,000	154,000	22,000,000 Doll.
1869	100,000	361,337	922,757	1,121,709	923,933	55,000,000 „

*Bevolking en Handel van Akron in de jaren 1865 en 1869, naar de Verslagen van den Board of trade en andere bronnen.*

Datum.	Bevolking.	Handelsgoederen.		Waarde in fabriekaten.
		Ontvaangen Tonnen.	Verzonden Tonnen.	
1865	6,500	35,000	100,000	4,000,000 dollars.
1869	13,000	85,000	274,000	7,000,000 „

De volgende officiële staat voor het jaar 1869, eindigende den 30sten Junij, toont de trafiek van spoorwegen, met dezelfde hulpbronnen als de Atlantic and Great Western Spoorweg heeft voor doorvoer, terwijl deze daarenboven een lokaal vervoer heeft van olie en steenkolen, waarop de anderen geen aanspraak kunnen maken.

Naam van den Spoorweg.	Aantal mijlen.	Totaal aantal reizigers, één mijl vervoerd.	Totaal aantal vrachtonnen, één mijl vervoerd.	Opbrengst.	
				bruto.	netto.
Atlantic and Great Western	510	43,000,000	319,000,000	5,097,367 *	4,638,067 *
Pittsburg, Fort Wayne, and Chicago.....	468	93,000,000	262,000,000	8,985,955	3,455,950
Lake Shore.....	252	60,000,000	471,000,000	5,252,344	2,074,439

\* Als opgegeven door de Erie Maatschappij.

De bovenstaande opgaaf van de opbrengsten der Atlantic and Great Western, Pittsburg, Fort Wayne and Chicago, en Lake Shore Spoorwegen, wijst eenige tegenstrijdigheden aan. Door  $2\frac{1}{2}$  cent per mijl voor passagiers af te trekken, verkrijgt men het volgende resultaat:

Naam van den Spoorweg.	Totaal aantal passagiers, één mijl vervoerd.	Totaal aantal vrachtonnen één mijl vervoerd.	Bruto opbrengst.	Na aftrek v. gemiddeld $2\frac{1}{2}$ cent per mijl per passagier.	Blijft voor vrachtonvangsten.
			dollars.	dollars.	dollars.
Atlantic and Great Western	43,000,000	319,000,000	5,097,367	4,075,000	4,022,367
Pittsburg, Fort Wayne and Chicago.....	93,000,000	262,000,000	8,985,955	2,325,000	6,660,955
Lake Shore.....	60,000,000	471,000,000	5,252,344	1,500,000	3,752,344

Hieruit blijkt dat de Atlantic and Great Western Spoorweg maatschappij slechts met ongeveer de helft der ontvangsten per ton en per mijl voor vracht is gecrediteerd van de beide andere lijnen, en toch is, ten gevolge van speciale overeenkomsten, de verhouding in de meeste gevallen juist eender en in de overige tamelijk gelijk.

De volgende staat toont het gemiddelde bedrag voor passagiers van de geheele ontvangst voor vracht, na aftrek van den gemiddelden prijs:

	Totaal aantal van vrachtonnen één mijl vervoerd.	Bedrag voor vracht-ontvangsten.	Gemiddelde prijs per ton, per mijl voor vracht.
A. & G. W. S.....	319,000,000	dollars. 4,022,367	1 $\frac{1}{4}$ Cents.
P. F. W. & C. S.....	262,000,000	6,660,955	2 $\frac{1}{2}$ Cents.
Lake Shore Spoorweg.....	171,000,000	3,752,344	2 $\frac{1}{5}$ Cents.

Door het midden-cijfer van de opbrengsten van de twee andere spoorwegen aan te nemen, dat twee en twee-vijfde cent per ton per mijl is, zouden de ontvangsten voor vracht van den Atlantic and Great Western Spoorweg stijgen tot 7,018,000 dollars, waarbij komen 1,075,000 dollars, het bedrag voor de passagiers tegen denzelfden prijs als van de twee andere spoorwegen, dan zou de totale ontvangst per jaar stijgen tot 8,093,000 dollars, nagenoeg overeenkomende met verscheidene ramingen, door verschillende personen gemaakt na een naauwgezet onderzoek aangaande de zaak met alle mogelijke hulpbronnen om tot een juist oordeel te komen.

Door den tegenovergestelden weg te volgen, d. i. door eerst het bedrag voor de vracht per ton en per mijl af te trekken, verkrijgt men het volgende resultaat:

Naam van den Spoorweg.	Totaal aantal passagiers één mijl vervoerd.	Totaal aantal vrachtonnen één mijl vervoerd.	Bruto ontvangsten.	Na aftrek v. gemiddeld 2 $\frac{1}{2}$ cents per ton per mijl.	Blijft voor inkomsten van passagiers.
Atlantic and Great Western	43,000,000	319,000,000	dollars. 5,097,367	dollars. 7,018,000	Nil.
Pittsburg, Fort Wayne and Chicago.....	93,000,000	262,000,000	8,985,955	5,764,000	dollars. 3,221,955
Lake Shore.....	60,000,000	171,000,000	5,252,344	4,104,000	1,148,344

Hetgeen zou aantoonen, dat de Atlantic and Great Western Spoorweg passagiers vervoerde over 43,000,000 mijlen voor 1,920,635 dollars minder dan niets!

Er is een verschil in het bedrag van de verschillende klassen der vervoerde passagiers, der vracht, enz. enz., dat het zeer moeilijk maakt om tot een juist gemiddeld getal der ontvangen prijzen te komen; maar daar de locale vracht op den Atlantic and Great Western zijn doorvoervracht aanmerkelijk te boven gaat en de prijzen van het



locaal verkeer altijd veel meer zijn dan van het doorlopend verkeer moet het gemiddeld getal op den Atlantic and Great Western hooger zijn dan op de andere lijnen.

De gemiddelde opbrengst van ieder voertuig of waggon op den Atlantic and Great Western Spoorweg is opgegeven als minder dan 1,500 dollars, terwijl alle andere eender gelegene Spoorwegen een gemiddeld getal van 2,500 dollars stelden. Dit verschil van 1,000 dollars op elken waggon loopt op tot omstreeks 4,000,000 dollars per jaar.

#### ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG.

*Van 30 Junij 1868 tot 30 Junij 1869.*

Doorlopend verkeer . . . . .	442,373 tonnen.
Locaal verkeer . . . . .	2,032,932 "
Totaal . . . . .	<u>2,475,305</u> "

Aantal tonnen één mijl vervoerd

319,717,106; tegen gemiddeld

2.82 cents per ton per mijl. . . D. 9,016,022.38.

Aantal passagiers één mijl vervoerd

42,652,418; tegen gemiddeld

2.28 cents per mijl. . . . . " 972,475.12.

Jaarlijksche inkomst op deze basis. D. 9,988,497.50.

Ik voeg hierbij ter vergelijking de doorlopende en locale vracht op den Lake Shore Spoorweg voor het jaar, eindigende 30 Junij 1869.

Doorlopend verkeer . . . . .	1,256,649 tonnen.
Locaal verkeer . . . . .	728,820 "
En op den Pittsburg, Fort Wayne and Chicago Spoorweg, ter zelfder tijd:	
Doorlopend <sup>er</sup> verkeer . . . . .	606,944 "
Locaal verkeer . . . . .	907,785 "

## Verslag van den Heer F. W. Oewel, van Amsterdam,

LID VAN HET COMITÉ VAN ONDERZOEK, NA ZIJNE TERUGKOMST  
UIT AMERIKA IN 1867.

*Aan Kolonel Sir William Russell, Bart., M. P., President van het Comité  
van onderzoek van den Atlantic and Great Western Spoorweg.*

Waarde Heer!

Overeenkomstig de magtiging van het Comité van den 3den Mei, reisde ik op 4 Mei l.l. per stoomboot *Java* van Liverpool naar New-York, om de zaken van den Atlantic and Great Western Spoorweg te onderzoeken, en ik stel mij ten doel u een verhaal te geven van de feiten waarvan ik mij overtuigd heb, en u voor te leggen uittreksels, die volgens mijne meening, noodzakelijk in uw bezit moeten zijn.

Bij mijne aankomst op den 15den in New-York zag ik onzen regtsgeleerden raadsman, den heer C. N. Potter, en ik had, in de vier dagen die ik daar doorbragt, verscheidene zamenkomsten met hem, waarin ik alle punten aangaande de wettigheid, zoowel van de organisatie van de Maatschappij zelve als van de verschillende schulden der Maatschappij, grondig besprak, en het was mij aangenaam te bemerken dat er niet de minste twijfel omtrent dit punt bestond; en geheel voldaan zijnde, had ik dien tengevolge geene geregtelijke handelingen te doen om de regten der verschillende Obligatie-houders te beschermen.

Ter zelfder tijd had ik gelegenheid om eenige personen te zien, die bevoegd zijn een oordeel te vellen over de toekomst van den Atlantic and Great Western, en voel mij gelukkig te kunnen melden, dat zij allen eene gunstige meening hadden omtrent de eigendommen voor de toekomst. Vóór ik vertrok, ging ik naar de Jersey City Locomotive Works, eene bezitting van den heer Mac Henry, in gezelschap van den heer Trevithick, om te zien in hoeverre de locomotieven en werktuigen in voorraad op den weg konden gebruikt worden.

Vervolgens ging ik naar de hoofdbureaux in Meadville, alwaar ik gedurende negen en dertig achtereenvolgende dagen bleef, dezen tijd verdeelende in drie voornamde deelen: -- naarstig onderzoek van die cijfers, archieven enz., welke ik als noodzakelijk beschouwde na te gaan in het belang van al de Crediteuren;

naauwkeurig onderzoek van den weg en toebehooren; en de toekomstige vooruitzichten van het verkeer.

Ten gevolge der beweringen van sommige partijen in Engeland, die het voor de beste wijze van handelen hielden om zoo spoedig mogelijk den weg te verkoopen, daar elke dag nieuwe nadeelen zou aanbrengeu en aan de waarde der bezitting zou schaden, ging ik eerst een onpartijdig naauwkeurig onderzoek doen, of het ook in eenig opzigt in het belang der Obligatie-houders raadzaam was dit te doen; doch zeer spoedig werd ik van het tegendeel overtuigd, en gevoel mij gelukkig te kunnen zeggen, dat het mijne volle overtuiging is, dat met een kundig en cerlijk beheer het niet lang zal duren of de weg zal rente opbrengen voor een groot gedeelte zijner obligatie-schulden, zoo als de cijfers aanwijzen, en ik moet verklaren, dat de eerste keer toen ik over den weg kwam de Receiver General Potter reeds zeer ernstig bezig was om den weg in een toestand te brengen tot veilig vervoer, zoo wel van passagiers als van goederen. De vervallen toestand, waarin de weg was, toen hij werd aangesteld, was nog op sommige plaatsen daarvan te zien, en verklaarde terstond de vele tegenspoeden, waardoor er naauwelijks eenig voordeel van te trekken was. Voortdurend zijn herstellingen door den Receiver aangebragt, en weldra, hoop ik, zal de geheele lijn in een behoorlijken toestand wezen; echter, zou ik mij daarvoor liever beroepen op het verslag van onzen bekwamen ingenieur, den Heer Trevithick, die, zoo als ik zag, de grootste aandacht wijdde aan iedere bijzonderheid, voor welke alle belanghebbenden hem te danken hebben. Gedurende mijn verblijf te Meadville, ging ik over alle deelen zoo wel van de hoofdlijn als van hare zijtakken, en ik durf met vertrouwen beweren, dat de locale hulpbronnen voor het verkeer langs het grootste gedeelte der lijn, reden geven om te verwachten, dat de trafiek ieder jaar zal toenemen. De weg loopt gedeeltelijk door een rijken bouwgrond en gedeeltelijk door rijk mineraal-land en petroleum-bronnen. Als een bewijs, dat wij redelijkerwijze eene vermeerdering van opbrengst kunnen verwachten, voeg ik hierbij een overzigt van het verkeer over den Erie-weg gedurende de laatste vijf jaren, hetwelk eene vermeerdering aanwijst van omstreeks 6 millioen :

1862. . . . .	8,400,364	dollars.
1863. . . . .	10,469,481	"
1864. . . . .	13,429,643	"
1865. . . . .	15,434,775	"
1866. . . . .	14,596,413	"

Wanneer wij ons tevens bevljigten om een aandeel te bekomen in het doorlopend verkeer van de aansluitende lijnen, zullen wij daarvoor ook het verkeer zien toenemen. Het is bekend, dat alle Amerikaanse Spoorwegen tijd behoeven om hunne opbrengsten te vermeerderen, daar er zich eerst eene bevolking vestigt, nadat de lijn is gelegd. Mijne persoonlijke overtuiging is, dat de A. en G. W. Spoorweg betere bronnen heeft voor lokaal verkeer dan de Erie.

Ten slotte ging ik een nauwkeurig onderzoek doen naar de verschillende rekeningen, en kwam na eenige moeite tot de conclusie, dat de rekening van den Aannemer met de Maatschappij zeer verward was, en daar zulks van hoegenaamd geen belang is voor de Obligatie-houders, stel ik voor, haar af te sluiten, zoodat zij geen nadeel kan aanbrengen aan de daar buiten staande Crediteuren.

Meer bijzonder heb ik mij nog bezig gehouden om de cijfers na te zien van de uitstaande Coupon-schulden, en van de middelen tot regeling van den tegenwoordigen toestand der financiën. Het smart mij zeer, te moeten zeggen dat de toestand, waarin de weg was bij de aanstelling van den Receiver, slechter was dan iemand wist, en, zoo als gij zult zien uit het verslag van den heer Trevithick, is zijne taxatie voor herstellingen en verbeteringen gedurende de drie eerstvolgende jaren niet minder dan twee en een half millioen dollars.

Deze herstellingen en verbeteringen na te laten, zou eene groote verwaarloozing zijn van de belangen aller crediteuren, en tegen de bevelen van het Hof, zoo dat wij, al wilden we zulks, dat niet zouden kunnen doen. Deze voorwaarde nu is de reden, waarom zelfs aan de Eerste-Hypotheek-houders moet verzocht worden om hunne vorderingen wegens vervallen Coupons uit te stellen; en nu geloof ik, is het niet overtollig hier eenige woorden te zeggen aangaande den toestand van de verschillende Obligatie- en Debenturehouders. Na alle regten die de verschillende Obligatie-houders op den weg en jegens de Maatschappij bezitten, van alle zijden beschouwd te hebben, blijkt mij dat zij zoo zeer in elkander gewezen zijn, dat zelfs de Afdeulings-Obligatie-

houders, welke de prioriteit bezitten, een verlies zouden ondergaan in geval van geregteijke tusschenkomst, niet omdat de Obligatie die hij bezit niet met 100 pc. kan gedekt worden in geval van verkoop; maar omdat het Hof alleen zou toelaten, de aflossing van zijn kapitaal in currency, en hij voor het overige onder de open Crediteuren zou worden gerangschikt. De Geconsolideerde Obligatie-houder moet eene schikking maken met den Debenture-houder, daar deze eenige magt in hun onderpand bezitten om de belangen der eersten te benadeelen; en zoo is iedere klasse der Crediteuren met al de andere verbonden. Na een voortgezet nauwkeurig onderzoek kon ik slechts ééne wijze van handelen volgen, en naar mijne meening bestaat er geene andere om het ware belang van allen die er bij betrokken zijn te bevorderen, een belang dat strookt met het gezond verstand en eerlijkheid t. w. :

Herstellingen en verbeteringen zullen betaald worden uit de opbrengsten van 1867--69. De Eerste Hypotheken zullen vier halfjarige Coupons kapitaliseren, en een gelijk bedrag ontvangen van Eerste-Hypotheek warrants met dezelfde regten als de originele, 7 pc. rente dragende, van welke de eerste Coupon vervalt den 1sten April e. k. In 1869 zullen de geregelde betalingen dier Coupons hervat worden; het kapitaal van de vier Coupons zal uitbetaald worden in 1869, of zoo spoedig mogelijk na dien datum, indien het saldo van netto opbrengst dit niet toelaat. Coupons en kapitaal zullen betaald worden in currency of in £ Sterling, overeenkomstig de oorspronkelijke Obligatie; in geen geval zal echter de Maatschappij eene hoogere goud-premie toestaan dan  $33\frac{1}{3}$  pc.

De Tweede Hypotheken zullen zes halfjarige Coupons op al dezelfde voorwaarden kapitaliseren. De geregelde betaling van de Coupons zal weder beginnen in 1870; het kapitaal van de zes coupons zal uitbetaald worden, zoo spoedig mogelijk na de uitgestelde Eerste Hypotheek Coupons, bij loting, uit het netto-overschot der inkomsten. Coupons en kapitaal zullen betaald worden in currency of in £ Sterling, overeenkomstig hunne oorspronkelijke Obligatie, in geen geval tot eene hoogere premie dan  $33\frac{1}{3}$  pc.

De Geconsolideerde Obligatie-houder moet de Coupons van den 15den April 1867 tot den 15den Januarij 1871 afknippen en ontvangt daarvoor eene uitgestelde Obligatie, die 7 pc. interest draagt in currency, zoodra de inkomsten van de Maatschappij



zuiks gedoogen. Deze schuld zal vervallen op denzelfden tijd als de oorspronkelijke Obligatie.

De geregelde betaling van den interest zal hervat worden den 15den April 1871 in £ Sterling; in geen geval echter zal de Maatschappij eene hoogere premie geven dan 20 pc.

De 8 pc. Certificates of Debenture zullen een nieuw Certificaat krijgen op den 15den November, en hunne onderpanden zullen gedeponceerd blijven in de Bank van Engeland; de opgelopen interest zal gebruikt worden om ze gedurende de eerste jaren te betalen; de schuld zal geconverteerd worden in eene 7 pc. schuld, en het ontbrekende, dat hun onderpand niet opbrengt, zal zoo spoedig mogelijk betaald worden uit de inkomsten der Maatschappij. Echter zal nooit eene hoogere premie voor £ Sterling dan van 20 pc. toegestaan worden.

De 10 pc. Debentures, zoowel als de open crediteuren, zullen voor hun bedrag ontvangen eene 5 pc. prioriteits Obligatie, in rang volgende op de nog verschuldigde rente aan de 8 pc. Debenturehouders.

De procuratien van de aandelen, gedeponceerd in de Bank van Engeland, als onderpand, zoowel als van die, gegeven aan de 10 pc. Debentures, moeten gedurende 10 jaren overgedragen worden aan het Comité. Het Comité zal handelen, ten behoeve der Obligatiehouders, als een agentschap tusschen hen en de Maatschappij. De „Warrants“ zullen door het Comité uitgegeven worden, en de coupons zullen gesloten worden in een brandkast. De remuneratie voor de moeite en de zorgen van het Comité zal door de Maatschappij bekostigd worden, door eene premie van 10 pc. in dezelfde warrants, als de Geconsolideerde Obligatien zullen ontvangen.

De Coupons zullen door het Comité bewaard worden, totdat de warrants zullen betaald zijn, in brandkasten met drie verschillende sloten, waarvan één sleutel in het bezit van den President, en de twee andere ter beschikking van twee leden van het Comité zullen zijn.

Ik voeg hierbij op de volgende bladzijde eenen staat van de inkomsten, die volgens mijne meening eerder te laag dan te hoog geraamd zijn, en geheel zeker voor de eerst volgende tien jaren, met gebruik van deze als basis voor de boven voorgestelde regeling.

Toen ik den 29sten Junij te New-York terugkeerde, had ik gelegenheid een Directeur van eene der aansluitende lijnen van den Atlantic and Great Western te ontmoeten, die mij aanspoorde tot

het verhuren van onzen weg aan den hinnen tegen zekere procenten der inkomsten. Na eene zeer lange discussie en eene gedetailleerde opgaaf van zijne conditien, vond ik zijn voorstel niet aannemelijk, daar ik vermoed, dat wij in staat zullen zijn veel goekooper te exploiteren en eene veel betere netto-inkomst te verkrijgen.

Uwe toegevendheid inroepende voor fouten in taal en grammatica, blijf ik, waarde heer, met de meeste hoogachting :

F. W. OEWEL.

RAMING DOOR DEN HEER OEWEEL VAN WAARSCHIJNLIJKE INKOMSTEN EN UITGAVEN  
GEDURENDE TIEN JAREN VAN AF 1 APRIL 1867.

Jaar. April.	Bruto Inkomst.	Exploitatiekosten.	Vernieuwing en Herstelling.	Renten.	Vreucht van Passagiers.	Nieuwe Schuld.	Netto Inkomst.
1867—1868	Dollars. 6,000,000	Dollars Cts. 4,080,000—68	Dollars. 1,000,000	Dollars. 275,000	Dollars. 150,000	Dollars. 335,000	Dollars. 160,000
1868—1869	6,500,000	4,225,000—65	500,000	275,000	160,000	.....	1,340,000
1869—1870	7,000,000	4,550,000—65	1,000,000	275,000	170,000	.....	1,005,000
1870—1871	7,500,000	4,575,000—61	.....	325,000	170,000	.....	2,430,000
1871—1872	8,000,000	4,880,000—61	.....	325,000	180,000	.....	2,615,000
1872—1873	8,500,000	5,185,000—61	.....	325,000	190,000	.....	2,800,000
1873—1874	9,000,000	5,400,000—60	.....	325,000	210,000	.....	3,065,000
1874—1875	9,500,000	5,700,000—60	.....	325,000	230,000	.....	3,245,000
1875—1876	10,000,000	6,000,000—60	.....	325,000	240,000	.....	3,435,000
1876—1877	10,500,000	6,300,000—60	.....	325,000	250,000	.....	3,625,000

**THE IMPERIAL MERCANTILE CREDIT ASSOCIATION,  
LIMITED,**

IS GEMAGTIGD INSCHRIJVINGEN TE ONTVANGEN VOOR

**Twee Millioen Acht Honderd Duizend £ Sterling  
Certificates of Debenture**

VAN DEN

**Atlantic and Great Western Spoorweg**

(NEW YORK—PENNSYLVANIA—OHIO),

WAARVAN

**EEN MILLIOEN TWEE HONDERD DUIZEND £ STERLING  
REEDS GEPLAATST ZIJN**

Deze Certificaten zullen uitgegeven worden tegen £ 90 voor £ 100 om afgelost te worden à pari na verloop van drie jaren, met jaarlijkschen interest van 8 pc., ieder halfjaar betaalbaar op den 15den Mei en 15 November van ieder jaar; terwijl de interest geguarandeerd is door

**THE CONSOLIDATED BANK (LIMITED), LONDEN.**

**TRUSTEES.**

SAMUEL GURNEY, Esq., M.P.

JOHN P. KENNARD, Esq.

CHARLES MOZLEY, Esq.

**BANKIERS.**

THE CONSOLIDATED BANK, LONDEN en MANCHESTER.

De Heeren A. HEYWOOD, SONS, & Comp. LIVERPOOL.

**SOLICITORS.**

De Heeren FRESHFIELDS & NEWMAN, Bank Buildings, Londen, E.C.

**MAKELAARS,**

De Heeren JOSHUA HUTCHINSON & Son, 15, Angel Court,  
Throgmorton Street, E.C., Londen.

E. F. SATTERTHWAITE, Esq. 38, Throgmorton Street, E.C. Londen.

De Heeren T. TINLEY & SONS, 44, Brown's Buildings, Liverpool.

De Heeren SHORE & KIRK, 14, St. Ann's Square, Manchester.

**THE IMPERIAL MERCANTILE CREDIT ASSOCIATION,  
LIMITED,**

is bereid Inschrijvingen te ontvangen voor de bovenstaande Certificates of Debenture, waarvan reeds £ 1,200,000 geplaatst zijn.

DE ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG bestaat uit de volgende Afdeelingen en lijnen:

De Hoofdlijn in New York . . . . .	50	Mijlen.	
"    "    in Pennsylvania . . . . .	90	"	
"    "    in Ohio . . . . .	245	"	
			385
Uitgestrektheid in New York (Buffalo) . . . . .	45	Mijlen.	
"    tot Oil Creek in Pennsylvania . . . . .	35	"	
"    tot de Steenkolen-streken in Ohio (New Lisbon). . . . .	20	"	
"    tot Cleveland . . . . .	67	"	
			167
Totaal. . . . .	552	Mijlen.	

Ook de *Erie en Niagara Spoorweg*, tot hetzelfde net behoorende, 30 mijlen in lengte, ligt geheel in Canada, en verzekert een enormen steenkolenhandel over 200 mijlen van den *Atlantic and Great Western*, door welken hij aangelegd is en nu voornamelijk bezeten wordt.

De weg van dezen *Grooten Spoorweg*, New-York verbindende met St. Louis, een afstand van 1,200 mijlen (zonder verandering van wagens of afbreking van spoor) loopt door *Vrije Staten*, ver verwijderd van het oorlogstoneel. De lijn is nu voltooid en in bezit van een verkeer, dat waarlijk buitengewoon mag genoemd worden. Vóór September 11. waren de bruto-opbrengsten op 322 geopende mijlen, volgens den gewonen koers, 1,100,000 £ Sterling per jaar (behalve de winst van 10 pCt., betaald door de Erie Maatschappij op alle doorlopende trafiek over de geheele lengte, die waarschijnlijk eene vermeerdering van 100,000 £ Sterling per jaar zal bedragen), daar de opbrengsten sinds het begin van het jaar met 100 pCt. vermeerderd zijn. Dit zou, zelfs bij den tegenwoordigen koers, een groot surplus overlaten, na betaling in goud van den interest op de gevestigde schuld.

De bevoegdheid om de vrachten te verhoogen zal natuurlijk gebruikt worden, als de tegenwoordige buitengewone prijzen van den koers zullen voortduren.

De totale gevestigde schuld over het geheele net van den *Atlantic and Great Western Spoorweg* is £ 3,600,110, en met uitzondering van de opbrengst der Obligatiën £ 1,755,070, in het bezit van het publiek, is de lijn aangelegd uit fondsen door kapitalisten voorgeschoten, wier verwachtingen van voordee-



lige resultaten verre overtroffen zijn; daar de Spoorweg, hoewel slechts gedeeltelijk ontwikkeld, bewijzen van Verkeer en Inkomsten vertoont, die zonder overdrijving als voorbeeldeloos mogen worden aangemerkt.

Toen het plan van deze onderneming was ontworpen, vond men het noodzakelijk de magtiging tot den aanbouw van iederen Staat, waardoor de weg zou loopen, te verkrijgen. Dit veroorzaakte onafhankelijke organisatiën en afzonderlijke financiële schikkingen; het belemmerende hiervan is zóó duidelijk geworden, dat besloten is de geheele lijn onder ééne administratie te consolideren. Zoo lang de zaak bij de Wetgevende magt hangende is, is er besloten Sterling Certificates of Debenture uit te geven, aflosbaar in drie jaren, een interest opleverende van 8 pc. per jaar, welke interest geguarandeerd is door *The Consolidated Bank*; en het Kapitaal verzekerd door een Depot onder de Trustees van Obligatiën en Aandeelen, tot een bedrag van £ 4,230,493 volgens den gewonen koers.

De alzoó gedeponeerde Obligatiën en Aandeelen zullen bewaard worden bij de *Bank van Engeland*, op naam der Trustees, en het bewijs, dat het door hen in bewaring gegeven is, kan ten kantore der Heeren *Freshfields & Newman* ingezien worden.

De *Erie Spoorweg*, waarvan de *Atlantic and Great Western* eigenlijk de voortzetting is, van nagenoeg dezelfde lengte in mijlen, maar aangelegd tot een prijs, bijna driemaal zoo groot, heeft in dit jaar niet alleen genoeg opgebracht om den interest te betalen op zijne geheele gevestigde schuld, maar ook een dividend van 10 pc. op het gewone kapitaal. De *Atlantic and Great Western Spoorweg* heeft boven zijn doorlopend verkeer met den *Erie*, bijna een monopolie in het vervoer van Petroleum in Pennsylvania, met uitgestrekte steenkolenmijnen en andere belangrijke bronnen van locale inkomsten. Daar de kosten van zijnen aanleg zoo veel minder geweest zijn, en zijne hypothecaire schuld bij gevolg zoo veel kleiner is, met een minstens even groot verzekerd verkeer, veronderstelt men dat in drie jaren, over welke de Certificates of Debenture loopen, de aflossing der hoofdsom zal verschaft worden alleen uit de inkomsten.

De Directeuren van de *Erie-Maatschappij* hebben getoond op welken prijs zij den *Atlantic and Great Western Spoorweg* schatten, en welke gunstige meening zij van diens vooruitzigten koesteren, door zich te verbinden te zijnen behoeve, op hun eigen kosten, rollend

materieel te verstrekken tot een gezamenlijk bedrag van £ 1 miljoen.

De *Atlantic and Great Western Spoorweg* is gebouwd door Thomas W. Kennard, C.E., als Hoofd-Ingenieur, en onder het onmiddellijke oppertoezicht van een ervaren Agent van de heeren *Peto & Betts*. Een verslag van Sir S. Morton Peto, Bart., M. P., is hieraan toegevoegd, aantoonende dat de werkzaamheden zijn verricht op de meest soliede wijze. Eenige statistieke opgaven zijn hier bijgevoegd, afkomstig van officiële aangiften, betrekking hebbende op de vermeerdering van het vervoer oostwaarts, van producten gedurende de vijf laatste jaren uit eenige der voornamste steden van het Westen, met wier handel de *Atlantic and Great Western Spoorweg* direct in verbinding staat; uit deze staten kunnen de oorzaken van zijne buitengewone inkomsten worden afgeleid.

De Certificates of Debenture zijn ieder in sommen van £ 100, £ 500, en £ 1000; met bijgevoegde coupons voor een interest tegen 8 pc. per jaar, ieder halfjaar betaalbaar. De Interest voor de geheele termijn zal geguarandeerd worden door *The Consolidated Bank*, waarmede te dier zake voorzieningen zijn getroffen.

De prijs van uitgifte is bepaald op 90; en de stortingen moeten geschieden als volgt :

5 pc.	bij de inschrijving.	
10 "	bij de toewijzing.	
10 "	op 17 Januarij 1865.	
15 "	" 17 Februarij "	
15 "	" 17 Maart "	
17 "	" 17 April "	
18 "	" 15 Mei "	na aftrek van den Coupon £ 4 pc.,
90		op dien dag verschuldigd.

De Certificaten zullen afgelost worden a pari, op 15 November 1867.

De Interest van de gestorte gelden met inbegrip van de aflossing a pari is ruim 12 pc. per jaar, afgescheiden van interessen op uitgestelde stortingen.

Inschrijvers hebben de vrijheid eenige of alle stortingen vooruit te doen, en er zal een disconto van 8 pc. per jaar toegestaan worden voor zulke vooruitbetalingen. Na de toewijzing zal een receptis uitgegeven worden aan toonder. Bij de betaling van de laatste storting, zal de receptis verwisseld worden voor Certificates of Debenture, met geguarandeerde Interest-Coupons, betaalbaar den 15 Mei en den 15 November van ieder jaar.

(Brief van SIR MORTON PETO, BART., die het vorenstaand prospectus vergezelde.)

9. GREAT GEORGE-STREET,

WESTMINSTER, 4 November 1864.

Aan

SAMUEL GURNEY, Esq., M.P.,	}	Trustees.
JOHN P. KENNARD, Esq., en		
CHARLES MOZLEY, Esq.		

Waarde Heeren!

Gij bemerkt dat mijne firma, op verzoek van de kapitalisten, die de fondsen verschaften voor den aanbouw van den Atlantic and Great Western Spoorweg, de zware verantwoordelijkheid op zich nam van het opperoezigt over de werkzaamheden van de lijn, uit te voeren volgens een contract met den heer Mc. Henry, en volgens de plannen en teekeningen van den heer Thomas W. Kennard, Hoofd-Ingenieur van den Spoorweg.

Vóór de werkzaamheden begonnen waren, zond mijne Firma een van haar meest ervarenen Agenten, die het opzigt had over de uitvoering van verschillende groote werken, en die meer dan 30 jaren als zoodanig werkzaam geweest was, en vertrouwd aan zijne zorg toe het toezigt over de verschillende werkzaamheden, aan den spoorweg uit te voeren.

Ik ben het en aan den heer Kennard, den Hoofd-Ingenieur, en aan den heer Mc. Henry, den Aannemer, verschuldigd, dat ik u kan melden dat de positie die wij innamen, en welke van eenigzins hatelijken aard moest schijnen, niet in het minste zoodanig karakter verkreeg. Iedere aanbeveling van onzen agent is terstond welwillend nagekomen, en de heer Mc. Henry heeft zijn contract uitgevoerd met het eerlijke doel om iedere verbindtenis na te komen in een goeden en liberalen geest. De aardwerken zijn gereed en de lijn is gelegd op eene wijze, geheel gelijk aan de beste van onze Engelsche spoorwegen, terwijl de buitengemeen gunstige aard van het land, waardoor zij loopt, zoo weinig kunstwerken noodzakelijk gemaakt heeft, dat het onderhoud de gemiddelde kosten per mijl van onze binnenslandsche spoorwegen niet behoeft te boven te gaan. De stations in 't algemeen zijn ruim gebouwd en de Inrichtingen voor laden en lossen geheel in overeenstemming met de behoeften van het verkeer.

Het moet zeer streelend voor u zijn, te bemerken dat de Hoofd-Ingénieur in zijn laatste verslag constateert dat de trafiek tegenwoordig voldoende is om, op den toenmaligen prijs van het goud, de rente op al de Geconsolideerde Obligatiën van de geheele lijn te betalen, terwijl hij aanraadt om ze niet uit te geven tot een hooger bedrag dan £ 6,500 per strekkende mijl. Ramingen en voorzieningen zijn zoo dikwijls verkeerd uitgekomen, dat dit feit bijzonder van waarde wordt, te meer daar tegenwoordig het rollend materieel niet meer is dan noodig om te voorzien in de behoeften van het locale verkeer; en als het rollend materieel, dat geleverd moet worden volgens contract met de Erie-Maatschappij, op de lijn geplaatst is, kunnen deze vermeerderde faciliteiten niet nalaten een trafiek te produceren, hetwelk de daartoe betrekkelijke ramingen verre te boven gaat.

Ik ben, Waarde heeren,

Mede namens den heer BETTS,

Uw toegenegene,

S. MORTON PETO.

## ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG.

### GEAUTHORISEERD KAPITAAL.

Aandeelen, 30,000,000 Dollars, in Aandeelen van 50 Dollars elk.  
Hypotheek-Obligatien, Zes Millioen £ Sterling, of 30,000,000 Dollars.

**UITGIFTE** van Geconsolideerde Sterling Hypotheek-Obligatien voor £ 2,771,600.

LOOPENDE OVER 25 JAREN, INTEREST DRAGENDE AD  
7 PC. PER JAAR.

Verzekerd over de gheele lijn van den Atlantic and Great Western  
Spoorweg, met zijne Zijtakken, Uitbreidingen en Materieel.

**£3,228,400** is gereserveerd voor aflossing van Hypotheek-Obligatien, reeds uitge-  
geven op de verschillende Afdelingen.

*De Obligatien zijn van £ 100, of 500 Dollars, elk, met Interest, vier  
maal per jaar te betalen, vrij van Inkomsten-belasting, te Londen  
in £ Sterling, of te New York in Goud, aan de kantoren der  
Maatschappij.*

Zij zijn gesteld aan toonder, doch kunnen geregistreerd worden  
naar de keus van den Houder.

### RAAD VAN CONTROLE TE LONDEN.

SIR S. MORTON PETO, Bart, M.P., Pre- sident.	C. J. KENNARD, Esq., Directeur van The Consolidated Bank, Limited, Londen.
S. GOODSON, Esq., M.P., Voorzitter van den Great Eastern Spoorweg, Londen.	LEWIN B. MOZLEY, Esq., Bamed's Ban- king Company, Limited, Liverpool.
W. FENTON, Onder-Voorzitter van den Great Western Spoorweg, Londen.	JOS. ROBINSON, Esq., Onder-Voorzitter, Ebbw Vale Com. Limited, Londen.

### BANKIERS.

THE CONSOLIDATED BANK, LIMITED, LONDEN, MANCHESTER  
en NORWICH.  
THE NATIONAL BANK, LONDEN en BIJKANTOREN IN IERLAND.  
De HEEREN A. HEYWOOD, SONS, & Comp., LIVERPOOL.  
THE BANK OF SCOTLAND, EDINBURGH en BIJKANTOREN.

### SOLICITORS.

De H.H. FRESHFIELDS & NEWMAN, Bank Buildings, Londen, E.C.

### MAKELAARS.

De H.H. JOSHUA HUTCHINSON & SON, Angel Court, Londen. E.C.  
De H.H. E. F. SATTERTHWAITHE & Co., 38 Trugmorton Street, Londen, E.C.  
De H.H. LAURENCE, SON, & PEARCE, 7, Angel Court, Londen E.C.



Het nevensgaande verslag van J. S. FORBES, Esq., wel bekend aan het Britsche Spoorweg-publiek als Vice-President van den Nederlandschen Rijnspoorweg, en Algemeen Directeur van den London, Chatham and Dover Spoorweg, bevat een volledig overzicht, gegrond op eene persoonlijke inspectie van den toestand en de vooruitzigten van den Atlantic and Great Western Spoorweg, waaruit blijkt:

Het Atlantic and Great Western Spoorweg-net bevat

507 mijlen nu in exploitatie, met inbegrip van 17  
mijlen onlangs geopend.

100 mijlen in aanleg

Totaal . . 607

waarvan 526 mijlen behooren aan de Maatschappij; en 81 mijlen gehuurd zijn voor 99 jaar tegen een lagen prijs (273,072 dollars per jaar). Ofschoon nog niet geheel voltooid, evenaart de opbrengst reeds die van vele der beste Amerikaansche lijnen.

Gedurende de zes eerste maanden van 1865, waren de ontvangsten op de toen geopende 322 mijlen, 2,579,737 dollars, gelijkstaande volgens den tegenwoordigen koers van 7 dollars per £, met £ 368,533. Sedert Julij zijn er 490 mijlen geopend, en de ontvangsten zijn geweest 2,011,676 dollars, gelijk aan £ 287,382 voor drie maanden, gelijkstaande met £ 1,149,528 per jaar. De nevensgaande maandelijksche staat van het verkeer wijst de gestadige vermeerdering dier opbrengsten aan.

1865.	Geopende mijlen.	Passagiers Post, enz.	Goederen.	Totaal.	
				1864.	1865.
Januarij.	322	Dollars. 414,754	Dollars. 249,370	Dollars. 207,298	Dollars. 361,430
Februarij.	"	109,718	277,930	229,041	387,648
Maart.	"	113,412	336,403	226,733	449,815
April.	"	117,691	288,989	197,267	406,680
Mei.	"	135,434	324,988	214,679	460,442
Junij.	"	163,733	350,289	314,521	514,022
Julij.	490	162,655	432,868	332,098	595,523
Augustus.	"	213,469	525,059	406,076	738,528
September.	"	210,914	466,741	446,044	677,625
October.	"	207,861	512,050	396,847	719,914

Deze tabel omvat drie en dertig mijlen van het verkeer van den Oil Creek Spoorweg, die aangelegd en tot hertoe geëxploiteerd is door de Atlantic en Great Western Spoorweg maatschappij, doch die geen deel uitmaakt van de consolidatie.

Het actuele resultaat is derhalve eene bruto ontvangst van meer dan £ 100,000 per jaar tegen den tegenwoordigen koers, met 100 mijlen die nog opengesteld moeten worden, en eene groote vermeerdering van het verkeer, die slechts wacht op een verderen toevoer van rollend materieel.

Dit aanzienlijk verkeer ontstaat uit twee oorzaken:

1. De Atlantic and Great Western lijn vormt de centrale schakel van de grootste lijn voor doorlopend verkeer op de aarde, t. w. die, welke de Westelijke Staten van Amerika met den Atlantischen Oceaan verbindt. Door haren korteren afstand en het voordeel, dat zij deel uitmaakt van eene onafgebroke lijn van 1200 mijlen met een uniform spoor van 6 voet, moet het altijd de beste gemeenschapslijn wezen, langs welke het ontzaggelijk groote goederen- en passagiers verkeer van de Westelijke Steden van Cincinnati, Cleveland, Chicago en St. Louis met New-York en de zee kust kan plaats hebben.

2. Het locale verkeer is tevens enorm, daar de lijn loopt door de pas ontdekte olie-districten van Pennsylvanië en de groote steenkolen-velden van Noordelijk Ohio. Men kan zich eenig denkbeeld vormen van het locale verkeer dat aldus op ontwikkeling wacht, enkel uit het feit, dat dit olie-district thans een bedrag van 3,000,000 barrels per jaar opbrengt, voor welker vervoer 3 a 4 dollars per ton en per mijl gaarne betaald wordt.

Eene consolidatie van de verschillende Afdeelingen van den Atlantic and Great Western Spoorweg onder één bestuur is geschied, en men heeft eene Hypotheek van 30 miljoen dollars of £ 5 miljoen in Obligatiën gesloten, benevens een kapitaal van 30 miljoen dollars in Aandeelen van 50 dollars, alles gevestigd op den geheelen eigendom der Maatschappij. De nieuwe Aandeelen zullen de vroeger uitgegevene vervangen, met uitzondering van 1,919,000 dollars Preferente Aandeelen, die verstrekt zijn als een gedeelte van het onderpand voor de Certificates of Debenture, uitgegeven in November 1864, en daarom Preferent blijven tot dat die Certificaten afgelost zijn, als wanneer het geheel gewoon aandeelen-kapitaal zal worden. Bij de acte van Hypotheek (krachtens welke de Geconsoli-

deerde Hypotheek-Obligatiën zijn uitgegeven) zijn voorzieningen getroffen om de regten van de bestaande Hypotheek-Obligatiën te verzekeren, en evenzeer voor hare aflossing op den vervaldag, of vroeger, met toestemming van den houder, volgens autorisatie van den Raad van Contrôle. Daarna zal de tegenwoordige Geconsolideerde Hypotheek de Eerste Hypotheek worden over den geheelen Spoorweg met zijne zijtakken, verlengingen en materieel.

Het geconsolideerde kapitaal zal daarom bestaan uit 60,000,000 dollars, voor de eene helft in Aandeelen en voor de andere in Hypothecaire Obligatiën, hetwelk voldoende is voor de voltooiing der geheele lijn.

Om den interest op deze Obligatiën à 7 pCt. in £ te bestrijden na al de exploitatie-kosten is door den Heer Forbes berekend, dat eene bruto jaarlijksche ontvangst van 6,442,000 dollars voldoende zou wezen, en dit is veel minder dan de tegenwoordige ontvangst, en 3,573,000 dollars minder dan de taxatie van den Heer Forbes van de jaarlijksche ontvangsten, als de overige 100 mijlen geopend zijn, zoodat de zekerheid voor de Obligatiën meer dan voldoende is, en alle uitzigt bestaat, dat bovendien een hoog dividend zal uitbetaald worden op de 30,000,000 dollars van het Aandeelen-Kapitaal.

De Geconsolideerde Obligatiën hebben vijf en twintig jaar te loopen met Coupons voor interest à 7 pCt. per jaar, betaalbaar in goud, per trimester, met vrijdom van inkomsten-belasting, aan de kantoren der Maatschappij te Londen of te New-York. De interest wordt betaald den 15den Januarij, den 15den April, den 15den Julij en den 15den October van elk jaar.

Er is voorgesteld om de geheele geauthoriseerde uitgifte van 30,000,000 dollars of £ 6,000,000 Geconsolideerde Hypothecaire Obligatiën op de volgende wijze te besteden.

1. Eene reserve van 16,142,000 dollars zal onder Trustees worden geplaatst, ten einde, of door conversie of door betaling op den vervaldag, de bestaande Afdeelingen Hypothecaire Obligatiën te amortiseren, zijnde het totaal bedrag dat werd uitgegeven, of tot welker uitgifte men geauthoriseerd is, volgens verklaring van de heeren Coleman, Furquand, Youngs en Comp. na behoorlijk onderzoek van de boeken en registers der Maatschappij, of gelijk aan £ 3,228,400. Hieronder zijn begrepen alle publiek uitgegeven Obligatiën en ook de Obligatiën onder Trustees gedeponeerd voor de Certificates of Debenture,

uitgegeven in November 1864, welker zekerheid door de tegenwoordige schikkingen onaangeroerd blijft.

2. Het overige, n.l. £ 2,771,600, wordt voor publieke inschrijving aangeboden tegen den prijs van £ 80 per £ 100 Obligatie, met inbegrip van den Coupon, vervallende 15 Januarij 1866, betaalbaar als volgt:

£ 5	per	£ 100	Obligatie	bij	de	inschrijving ;
" 10	"	"	"	"	"	bij de toewijzing ;
" 25	"	"	"	"	"	op den 15den Januarij 1866, verminderd met den Coupon van £ 1 en 15 sh., op dien dag vervallen.
" 20	"	"	"	"	"	op den 15den Februarij 1866 ;
" 20	"	"	"	"	"	op den 15den Maart 1866 ;

dus, met inbegrip van den Januarij-Coupon, zal het netto bedrag van elke £ 100 in Obligatiën bedragen £ 78 en 5 sh., of na aftrek van disconto op vervroegde storting nog beneden £ 78.

Inschrijvers zullen de vrijheid hebben om de geheele storting in eens te doen, met een disconto van 7 pCt. 's jaars, doch zoo zij in gebreke blijven om behoorlijk de respectieve gedeeltelijke stortingen te doen, zullen alle vroegere betalingen blootgesteld wezen aan verbeurte. Daar de definitieve Obligatiën nu in gereedheid zijn, zullen ze uitgegeven worden in ruil voor de receptis, zoodra het bedrag ten volle betaald is.

Kopijen van de wetten, die de consolidatie der verschillende afdelingen en zijtakken der Maatschappij autoriseren, van de acten van borgstelling of hypotheek, van den vorm der Geconsolideerde Hypotheek-Obligatiën en van andere documenten betreffende de tegenwoordige uitgifte van Obligatiën, zijn ter inzage nedergelegd op de kantoren der Solicitors.

Inschrijvingen moeten gerigt worden of tot den Secretaris op de kantoren der Maatschappij, 5, Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster, S. W.; aan de bankiers der Maatschappij; of aan de Makelaars, van wie men Prospectussen en formulieren ter inschrijving kan verkrijgen.

LONDEN, 2 December 1865.

Affidavit van James Mc Henry, afgelegd in Philadelphia, op den 28 December 1869.

*In het Hoog-Geregtshof van den Staat Pennsylvania.*

TUSSEHEN JOHN R. PENN, EISCHER,	} Januarij 1869,
EN	
DE ATLANTIC AND GREAT WESTERN SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ EN DE ERIE SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ	} No. 72.
VERWEERDERS.	
	} Naar billijkheid.

Het verzoekschrift van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij, eene van de bovengenoemde partijen, Verweerdere,

*Geeft met verschuldigde hoogachting te kennen:*

I. Dat door den Hove alhier, in de bovengenoemde zaak op 5 April 1869 een bevel was gegeven en uitgevaardigd, waarbij na zekere eerste processen tusschen dezelfde partijen in den Staat New-York, waaraan deze zaak verknocht was, te hebben opgenoemd, Jay Gould en William Archall O' Doherty tot Receivers worden benoemd voor het geheele en bijzondere eigendom, den weg en de regten van de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij, gevestigd in den Staat Pennsylvania, met de magt en bevoegdheden, daarin vervat; en verder bevelende, dat de genoemde Receivers ten allen tijde onderworpen zullen zijn aan de verdere bevelen van dit Hof. En uwe Adressanten vragen verlof naar het genoemde bevel en naar alle andere handelingen in deze zaak te verwijzen, alsof dezelve hierin vermeld en in extenso ingelascht waren.

II. Uwe Adressanten beweren en verklaren dat het genoemde bevel en decreet van 5 April 1869 en de aanstelling van genoemde Receivers, door de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij werd gedaan en goedgekeurd onder de volgende omstandigheden en met de volgende bedoelingen:

In Februarij 1869 werd voor het Hoog-Geregtshof van den Staat New-York een regtsgeding begonnen door John R. Penn, den zelfden eischer als boven, als een der Trustees volgens de Geconsolideerde Hypotheek van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij, waarin een *ex parte* vonnis was verkregen, dat o. a. aan de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij eene van de verweerdere in die zaak, verbood om eenige rente aan de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij te betalen, ter uitvoering van het



juist eenigen tijd te voren gesloten huurcontract, van de lijn der laatste Maatschappij aan de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij, en ook de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij verbood de genoemde Erie Spoorweg-maatschappij te dagvaarden, tot betaling van dezen huurprijs, en verzoekende om de aanstelling van een Receiver.

De genoemde John R. Penn., eischer in de genoemde zaak, was toen in dienst van de genoemde Erie Spoorweg-maatschappij, of van den gezegden Gould, en de genoemde vordering was alleen in het belang van die Maatschappij ingesteld, en tengevolge van eene zamenspanning tusschen beide personen, met het doel om de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij in staat te stellen de uitvoering na te laten van hare verplichtingen, voortspruitende uit het genoemde huurcontract, dat toen zeer gunstig was voor uwe Adresanten en dat, indien het getrouw nagekomen en uitgevoerd was door de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij, groote voordeelen aan uwe Adressanten opgeleverd en hen in staat gesteld zou hebben ten volle de interest te betalen van hun obligatie-schuld en andere vorderingen te vereffenen.

Na het begin van genoemde zaak, had Rush C. Hawkins van de stad New-York, die toen de practizijn en advocaat van uwe Adresanten was, eenige zamenkomsten met Jay Gould, destijds en thans een van de directeuren, lid van het Uitvoerend Comité en president van de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij, en die destijds standvastig verklaarde dat, welke schikking hij ook mogt willen maken, hij noch zijne genoemde Maatschappij onder geene omstandigheden de bepalingen en conditien van genoemd contract opvolgen wilde noch uitvoeren.

Genoemde Rush C. Hawkins, handelende voor hetgeen men meende het meest overeenkomstig het belang van genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij en alle klassen van crediteuren te zijn, trad toen in onderhandelingen met genoemden Gould, met het oog op een billijken en geregtelijken verkoop van hun weg, een reorganisatie van de genoemde Maatschappij en een nieuw verhuur van de lijn aan de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij. Een afschrift van de oorspronkelijke overeenkomst, gesloten om dit resultaat te verkrijgen en van de hand van genoemden Jay Gould, is hieraan toegevoegd, en gemerkt A.

Genoemde Jay Gould beweerde destijds voortdurend, dat het bepaald noodig was voor het welslagen van het genoemde voorgestelde plan

dat, hangende de beraadslagingen, een of meer Receivers zouden worden aangesteld in de genoemde zaak, van de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij, of dat een bevel waarbij zulk een Receiver of Receivers wierd aangesteld zou worden gegeven, ten einde gebruikt te kunnen worden in geval van eenige handeling tegen genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij, welke voor de belangen van genoemde Erie Spoorweg-maatschappij nadeelig was.

Genoemde Rush C. Hawkins, toen vertrouwende op de goede trouw van genoemden Jay Gould, en op de verzekering van een brief, gedateerd 30 Maart, aan hem gericht door Frederick A. Lane, advocaat der Erie Spoorweg-maatschappij, en door T. G. Sherman, assistent advocaat, belovende dat van het bevel waarbij de gezamenlijke Receivers zouden worden aangesteld, geen gebruik zou worden gemaakt, behalve in de gevallen, daarin genoemd, werd daardoor verleid om toe te stemmen en stemde toen toe, als een belanghebbende bij het genoemde plan van reorganisatie, alleen tot het genoemde doel, tot aanstelling van genoemde Jay Gould en William Archdall O'Doherty als gezamenlijke Receivers in de genoemde zaak, van de Spoorweglijn van uwe Adressanten in den Staat New-York. Een afschrift van den boven vermelden brief is hieraan toegevoegd, gemerkt B. En daarop, ingevolge de voorgaande schikking, en als gevolg van de genoemde handelingen in de eerste zaak in den Staat New-York, verscheen de Heer George M. Dallas, toen advocaat van uwe Adressanten in dezen Staat, in deze zaak in den Staat Pennsylvania en stemde eveneens toe in de aanstelling van dezelfde Receivers voor dat gedeelte van den weg, den eigendom en de regten uwer Adressanten, gelegen in dezen Staat, en daarop werd het bovengenoemd bevel van 5 April 1869 gegeven

III. Dat, hoewel het van den beginne af nadrukkelijk overeengekomen was, zoo als boven gezegd is, dat het genoemde Receiverambt slechts incidenteel en een van de redenen was om de voorgestelde reorganisatie van den weg tot stand te brengen, hebben zoodra het daartoe strekkende bevel verkregen was, genoemde Jay Gould en William Archdall O'Doherty, zonder acht te slaan op de overeenkomst, waarvan boven is melding gemaakt, en in lijnregten strijd daarmede, op eens bezit genomen van de geheele Spoorweglijn van uwe Adressanten, als gezamenlijke Receivers in deze zaak, en die sedert altijd behouden, zoodat zij nog in het bezit daarvan in dezen Staat zijn.

IV. Dat, met het oog op volgende onderhandelingen, gevoerd door James Mc. Henry, die kort te voren uit Engeland was aangekomen en zelf de voornaamste aandeelhouder was van de Maatschappij uwer Adressanten, en daarenboven handelde in het belang van een groot deel harer Crediteuren, met genoemde Erie Spoorweg-maatschappij, en een contract dat hij toen sloot met genoemden Jay Gould en een zekeren James Fisk Jr., de meederheid van het uitvoerend Comité van genoemde Maatschappij, ten behoeve van en namens dezelfde, voor eene regeling van alle moeilijkheden en verschillen om voorgesteld te worden aan de crediteuren van uwe Adressanten en de eindregeling daarvan, en de toen verwachte spoedige reorganisatie van genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij. een proces van de zijde van uwe Adressanten met betrekking tot de aanstelling van de genoemde Receivers, toen als waarschijnlijk onnoodig uitgesteld werd.

V. Uwe Adressanten geven nu te kennen dat al deze onderhandelingen tot niets hoegenaamd geleid hebben, en dat de Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij en de Eriespoorwegmaatschappij onmogelijk eenige vriendschappelijke schikking van hunne tegenstrijdige belangen kunnen tot stand brengen. Maar dat genoemde Jay Gould en William Archdall O'Doherty den weg van uwe Adressanten in dezen Staat, als gezamenlijke Receivers, nog beheeren en exploiteren, krachtens het bovengenoemde bevel, en in verkrachting en tegenspraak van het contract, waarbij het was toegestaan, en nadat het doel daarvan geheel en al opgehouden en gemist is, en toch eischen en aanspraak maken om den weg te behouden en dit krachtens de bovengenoemde aanstelling en magtiging te blijven doen.

VI. En uwe Adressanten merken verder op dat gezegde Jay Gould een zeer onvoegzaam en ongeschikt persoon is om te handelen, hetzij alleen hetzij in gemeenschap met iemand anders, als Receiver van den weg uwer Adressanten, en dat de belangen uwer Adressanten en die van hunne crediteuren niet goed door hem kunnen beschermd en behartigd worden; maar integendeel thans ernstig gevaar loopen door zijn aanblijven in genoemde betrekking, en geheel en al zullen vernietigd worden, tenzij hij daarvan worde ontzet.

VII. Dat hij, Jay Gould, is een der Directeuren, lid van het Uitvoerend Comité en President van genoemde Erie Spoorweg-maat-

schappij, en dat de belangen der twee wegen, sedert de genoemde Erie Spoorweg-maatschappij geweigerd heeft de bepalingen van het huurcontract met haar gemaakt, zooals boven verhaald is, na te komen, met elkander in strijd zijn, en die van genoemde Erie Spoorweg-maatschappij geheel vijandig zijn aan die van uwe Adressanten en dat genoemde Jay Gould in zijne betrekking van Receiver den weg van uwe adressanten ter kwader trouw en in strijd met de belangen van deze laatsten heeft bestuurd en geëxploiteerd, en dit nog doet en daarmede zal voortgaan in het belang, ten nutte en voordeele van zijne genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij.

VII. Dat genoemde Jay Gould voor eenigen tijd geleden en nu nog, in strijd met zijn plicht als Receiver en de wetten van dezen Staat, heeft gehandeld in genoemde betrekking, en daarvan gebruik maakt en gebruik gemaakt heeft van den weg uwer Adressanten en dien geëxploiteerd te zamen met genoemden Erie Spoorweg, voor een groot deel, in en tot zijn eigen personeel belang en nut, en van andere personen met welke hij in eigen ondernemingen geassocieerd is, langs de lijn van genoemden Spoorweg en dat hij en zij onwettig en onregtvaardig groote sommen gelds getrokken hebben, en nog trekken.

VIII. Dat hij, Jay Gould, als Receiver, den genoemden Spoorweg uwer Adressanten geëxploiteerd hebbende en nog exploiterende, op zulk eene wijze en zoo zorgeloos, oneerlijk en ter kwader trouw, dat, hoewel de bruto opbrengsten daarvan onlangs zeer aanmerkelijk vermeerderd zijn, hij beweert en voorgeeft dat zij niet voldoende zijn om de gewone loopende uitgaven daarvan te betalen, en dat hij, als Receiver, geld verloren heeft en nog verliest, door de exploitatie, en genoodzaakt geweest is geld op te nemen, op zijn crediet als Receiver, om het te kort te gemoet te komen en te dekken. Aangezien uwe Adressanten gelooven en verklaren dat zulk een beweren en voorgeven geheel onwaar is, en dat de opbrengsten van hunnen genoemden Spoorweg nu ruimschoots voldoende zijn om alle onkosten daaruit te betalen en dat, indien zij naauwkeurig en getrouw werden beheerd, en genoemde weg geplaatst werd onder de zorg en het bestuur van een onafhankelijk en onbaatzuchtig ambtenaar, een aanmerkelijk surplus zou overblijven, ten dienste der groote schuld uwer Adressanten.

Uwe Adressanten gelooven en verklaren voorts dat het verder en langer aanblijven van genoemden Jay Gould in zijn Receiversambt, zal

uitloopen op eene opeenstapeling van schulden ten laste en ten nadeele van uwe Adressanten, van wege zijn vijandig belang en trouweeloos beheer, welke uwe Adressanten geheel en al onmagtig zullen zijn te betalen, en van wier last het voor hen onmogelijk zal zijn zich te ontslaan; en uwe Adressanten gelooven en verklaren, dat dit het doel en het plan is van genoemden Jay Gould, opdat hij of zijne genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij gemakkelijker en sneller het eigendomsregt en de controle krijgen en verlost zijn van de bepalingen en verplichtingen van het genoemde contract.

IX. Uwe Adressanten merken verder op, dat de genoemde Receivers rekening en verantwoording hebben gedaan van het genoemde beheer in de verschillende Staten door welke hun weg loopt, maar slechts gedwongen en in antwoord op bevelen en besluiten, hen noodzakende om dit te doen, en uwe Adressanten zeggen verder, dat zij gelooven dat die inderdaad geheel onwaar en valsch is, en gefabriceerd om uwe Adressanten te misleiden en te bedriegen. Waarom zij zeggen dat een naauwkeurig en eerlijk onderzoek door een nieuwen en van allen invloed vrijen Receiver, zou bewijzen dat veel grooter geldsommen in werkelijkheid verschuldigd zijn en aan uwe Adressanten toekomen, en door de Receivers in de rekening hadden behoren te zijn gebragt.

X. Uwe Adressanten verklaren verder, dat genoemde William Archdall O'Doherty, een der genoemde Receivers, tegenwoordig en al eenigen tijd ziek is en daardoor zijne woning te New-York niet verlaten kan, en om deze reden niet in staat is de zaken van den weg uwer Adressanten naauwkeurig na te gaan en de pligten van zijn genoemd Receiverambt waar te nemen.

XI. Uwe Adressanten verklaren verder, dat de genoemde Receivers, Jay Gould en William Archdall O'Doherty hebben geweigerd en blijven weigeren om eenige voorwaarde en bepalingen na te komen en te vervullen van het bovenvermelde huurcontract aan de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij van uwer Adressanten Spoorweg of om de genoemde Erie Spoorweg-Maatschappij te noodzaken de daarin genoemde pacht te betalen, en den genoemden weg slechts volgens de voorwaarden en bedingen daarvan te exploiteren; doch dat zij integendeel geheel verzuimd hebben dit te doen, en den genoemden huur ter zijde gesteld, en thans den weg gebruiken en exploiteren, of althans vergunnen aan de Erie Spoorweg-Maatschappij om dien te gebruiken en te exploiteren, als bestond dit



contract niet en zonder betaling van de bedongen pacht, hetwelk alles strijdig is met hunnen pligt als Receivers en tegen het belang van Uwe Adressanten.

En Uwe Adressanten zeggen, dat zij nooit hebben toegestaan dat van de genoemde huur zoude worden afstand gedaan of dat deze vernietigd of ter zijde gesteld zou worden, maar dat het integendeel altijd de bedoeling was dat zij beide partijen zou binden, zoo als blijkt uit het memorandum van reorganisatie van de Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij; ook hebben Uwe Adressanten nooit toegestemd dat de bedingen, verplichtingen en voorwaarden daarvan ten laste van de genoemde Erie Spoorweg-maatschappij, geheel zouden geschorst of afgebroken worden, met uitzondering van het bepaalde in een zeker verdrag of overeenkomst, dat gemaakt was in het genoemde proces in New-York, met het doel om vijandige maatregelen tusschen de genoemde Maatschappijen op te schorten gedurende de vroeger vermelde onderhandelingen, en voor geen ander doel, welke onderhandelingen en oogmerken zoo als vroeger vermeld is tot niets geleid hebben. Een afschrift van het genoemde verdrag is hierbij geannexeerd, gemerkt C.

XII. Uwe Adressanten verklaren verder, dat onlangs op den 27 November 1869 in eene zekere andere zaak tusschen den vermelden John R. Penn en de genoemde Atlantic and Great Western Spoorweg-maatschappij, die in betrekking staat tot de bovengenoemde rechtsgedingen tusschen dezelfde partijen in de Staten van New-York en Pennsylvanië als vroeger vermeld, de genoemde Jay Gould in het Court of Common Pleas van het County of Summit, Staat Ohio, door zijne pleitbezorgers, Backus, Estep en Burke en S. J. Andrews, bij geschrifte, in deze zaak overgelegd, afstand deed van zijne betrekking als Receiver en zulks over de geheele lijn van Uwer Adressanten weg van Salamanca tot Dayton, op den 1 Januarij 1870, onder zekere voorwaarden daarin vermeld. En dat op denzelfden dag in dezelfde zaak de genoemde William Archdall O'Doherty eveneens door William W. Mc. Farland, Pleitbezorger, voor de betrekking van Receiver in de genoemde zaak deed bedanken, welk ontslag te gelijker tijd in werking zou treden. Kopijen van de genoemde verzoeken om ontslag zijn hierbij gevoegd, respectievelijk gemerkt D. en E.

En dat daarop het genoemde Court of Common Pleas op denzelfden dag een besluit nam in de genoemde zaak, dat het verzoek om ont-



slag zou aangenomen worden en dat de genoemde Gould en O'Doherty zouden ophouden Receivers te zijn in de genoemde zaak, en dat al hunne magt als zoodanig zou ophouden den 1sten Januarij 1870, zoo als dit in het zelfde besluit is vermeld. En het genoemde Hof benoemde daarin en daarbij tevens den Hon. Reuben Hitchcock van Painesville, Ohio, tot Receiver in de genoemde zaak en bekleedde hem daarbij met al de magt en het gezag daarin vermeld. Een afschrift van het genoemde besluit en bevel is hierbij gevoegd, letter F.

XIII. Uwe Adressanten verklaren verder, dat het noodig is, en zeer veel zal bijdragen tot het belang en het voordeel van Uwer Adressanten weg, dat er een enkele Receiver of Ambtenaar zou zijn, belast met het opzigt van de geheele lijn van Salamanca in den Staat New-York door den Staat van Pensylvanie tot Dayton in den Staat van Ohio, en dat daar deze laatste veel gebruikt wordt, met andere aansluitende wegen als een deel van den grooten doorloopenden weg tusschen het Oosten en het Westen, er eene volkomen harmonie en eenheid van rigting zou zijn in het bestuur en de controle der genoemde lijn in de drie Staten.

Waarom uwe Adressanten tot UEd. zeggen, dat een langer aanblijven van de gemelde Jay Gould en William Archdal O'Doherty, als Receivers in deze zaak van de lijn van uwer Adressanten weg in dezen Staat, en het verdere bezit, controle en exploitatie daarvan door hen, zal uitloopen op eene onberekenbare schade voor de belangen Uwer Adressanten en eventueel de waarde van de obligatiën van de belanghebbenden geheel zal vernietigen.

I. Daarom verzoeken Uwe Adressanten aan UEd. om in bovengenoemde zaak een vonnis te geven, waarbij de genoemde Jay Gould en William Archdal O'Doherty worden ontzet uit hunne betrekking van Receivers in de bovengemelde zaak van dat deel van den Spoorweg, bezitting en vrijdommen behoorende aan uwe Adressanten in den Staat Pensylvanie, en van de verdere uitoefening van elke magt en elk gezag te voren in deze zaak verleend en opgedragen.

II. Dat UEd. hun willen bevelen om aan Uwe Adressanten rekening en verantwoording te doen van al hunne ontvangsten en uitgaven in hunne qualiteit als Receivers, van den tijd hunner aanstelling tot dien van hun ontslag.

III. En dat UEd. een ander en geschikt persoon als Receiver in deze zaak in plaats van de genoemde Jay Gould en William Archdall

O' Doherty zal benoemen om zorg te dragen voor den Spoorweg, de eigendommen, de vrijdommen van uwe Adressanten in den Staat Pensylvanië en hem zulk eene magt en zulk een gezag op te dragen als UEd. goed zullen vinden.

En zij zullen altijd verzoeken enz.

JAMES MAC HENRY,

*Voorzitter*

Getuigen:

LAWRENCE JOHNSTON.

*Assistent Secretaris.*

FRANKLIN B. GOWEN,

DANIEL DOUGHERTY,

HON. WILLIAM STRONG,

*Voor de Atlantic en Great Western Spoorweg-Maatschappij*

*City en County of Philadelphia, ss.*

James Mac Henry, overeenkomstig de wet behoorlijk den eed afgelegd hebbende zegt, dat hij is de Voorzitter van de Atlantic en Great Western Spoorweg-Maatschappij, de genoemde Adressanten, en dat al de feiten in genoemde petitie vermeld als hem zelven bekend zijn waar, en dat degene, die volgens mededeeling van anderen zijn vermeld, door hem voor waar gehouden worden.

JAMES MAC HENRY.

Beëdigd en onderteevend voor mij den 28sten December 1869.

B. F. HORAN,

*Notaris*

**Wet, tot voorziening in de vereffening der zaken van insolvente Spoorweg-Maatschappijen en in hare reorganisatie, zonder den verkoop van de daaraan behoorende eigendommen.**

*Aangenomen en in werking getreden 7 April 1863.*

60 Vol., Stat. 65.

Wordt bepaald door de Wetgevende Vergadering van den Staat Ohio, dat ingeval geregtelijke vervolgingen hangende zijn of hierna aanhangig gemaakt worden bij eenige Hoven, zitting hebbende of later bekomende in dezen Staat, tot den verkoop van eenigen Spoorweg, en als deze zich bevindt in handen van eenen Receiver of van Receivers door zoodanig Hof aangesteld, — het geoorloofd zal zijn aan twee derden der belanghebbenden van iedere klasse van Hypotheek of houders der Obligatiën onder zoodanige Hypotheek uitgegeven, en twee derden van het belang van alle andere klassen van Crediteuren van zoodanige maatschappij, en twee derden in aandeelen van hare Actiehouders, bij geschrifte over een te komen omtrent een plan tot regeling van zoodanige schuld, artikelsgewijze of anderzins.

Dat wanneer zoodanige overeenkomst is getroffen en daarvan aantekening is geschied ten kantore van den Secretaris van den Staat, het de plicht van dien ambtenaar zal zijn daarvan in het openbaar kennis te geven door middel van een dagblad, verschijnende in de stad Columbus en algemeen verspreid in Cincinnati en Cleveland, en evenzeer in een algemeen verspreid nieuwsblad, verschijnende in elk der graafschappen door welke bedoelde weg loopt. Zoodanige bekendmaking moet geschieden, onmiddellijk nadat gezegde overeenkomst is ingeschreven en moet worden herhaald gedurende zes achtereenvolgende weken, waarvan de kosten moeten worden betaald door de betrokkene maatschappij.

Dat een duplicaat van gezegde overeenkomst zal worden bewaard aan het hoofdkantoor van de betrokkene maatschappij, en dat alle belanghebbende personen, die geene partijen zijn, gedurende vier maanden van den datum der genoemde eerste bekendmaking, de vrijheid zullen hebben, in persoon of bij gemagtigde toe te treden

tot de overeenkomst, door deze te teekenen, en zich langs dien weg de voordeelen daarvan te verzekeren.

Dat alle belanghebbende personen, die verzuimd hebben zich aan te sluiten bij gezegde overeenkomst binnen bedoelde vier maanden, daarna zullen gerechtigd zijn tot dezelfde regten, hetzelfde intrest en dezelfde bezitting benevens dezelfde voorregten en actiën, en geene andere, als belanghebbende partijen van gelijke klasse en bedrag, die de overeenkomst teekenden, verkregen door en uit krachte van die overeenkomst, mits echter dat, wanneer eenig belanghebbende binnen het tijdsverloop van zes jaren na de openbaarmaking der bekendmaking, in de eerste § van deze wet bedoeld, verzuimt zich aan het hoofdkantoor der betrokkene maatschappij in persoon of bij gemagtigde aan te melden om zich te voegen bij meer gemelde overeenkomst, zoodanige persoon dan ook, tenzij hij is minderjarig, gehuwde vrouw of onder curateele, wordt uitgesloten van alle belang, vordering, regt of actie onder gezegde overeenkomst; in geval van vorengenoemde onbevoegdheid zullen bovengemelde regten worden verlengd voor een tijdperk van twee jaren, nadat de onbevoegdheid zal hebben opgehouden.

Dat nadat zoodanige overeenkomst zal zijn getroffen, ingeschreven en gepubliceerd, zooals bij deze wet is omschreven en daarvan het bewijs is geleverd of aangeboden te leveren bij het Hof, waar voor de zaak is hangende, het de pligt zal zijn van zoodanig hof deze te royeeren, onder dien verstande dat het Hof zoodanige bevelen kan geven, met betrekking tot de daarop vallende kosten, als het billijk en geraden zal oordeelen.

Dat wanneer zoodanige overeenkomst de kapitalisatie behelst der aandeelen van die maatschappij en eenig gedeelte van die aandeelen in het bezit is van graafschappen, gemeenten, steden, dorpen of plaatselijke corporatiën of op eenige andere wijze zich bevindt onder administratie van derden, worden de Commissarissen, Trustees, Raden of andere Corporatiën, welke het graafschap of de municipaliteit vertegenwoordigen of de administrateurs bij deze gemagtigd, zich aan te sluiten bij zoodanige overeenkomst en de aandeelen te reduceren of op andere wijze te verwisselen, in overeenstemming met de bepalingen van die overeenkomst.

Deze wet zal niet mogen worden uitgelegd als zou zij vorderen dat bedoelde overeenkomst tusschen de verschillende belanghebbenden hiervoren gespecificeerd, wierd gesloten, daar zij ook tusschen ieder

der belanghebbenden afzonderlijk en de Spoorweg-maatschappij aangegaan kan worden.

Ingeval de spoorweg, betrokken bij zoodanige geregtelijke handeling geheel of gedeeltelijk door de maatschappij mogt worden gebruikt in gemeenschap met eenige andere Spoorweg-maatschappij langs hetzelfde Spoor tusschen eenige punten aan die lijn, welke beide gemeen hebben, en binnen de grenzen der uiteinden vastgesteld bij de Concessiën, zal het voor die maatschappijen wettig geoorloofd zijn aan de Maatschappij, die eigenares van den weg is, indien zulks kan geschieden zonder nadeel te doen aan het gebruik daarvan voor de maatschappij, waaraan hij behoort, voor een vast getal jaren tegen eene jaarlijksche uitkeering te verhuren of voor een vaste som aan gemelde Spoorweg-Maatschappij, waarmede men bedoelde lijn of weg geheel of gedeeltelijk gemeen heeft, te verkoopen een onverdeeld aandeel daarin, op zoodanige voorwaarden als men zal overeenkomen; moettende zoodanige huur of verkoop kenbaar gemaakt aan en goedgekeurd worden door gemeld hof, en wanneer zoodanige kennisgeving en goedkeuring heeft plaats gevonden zal de verhuring of verkoop tevens de vrijstelling inhouden van ieder verband, dat daarop te voren is geplaatst.

Deze wet komt in werking en is van kracht, dadelijk na hare afkondiging.

---

Op eene buitengewone Vergadering van den Raad van bestuur der Atlantic and Great Western Spoorweg-Maatschappij, gehouden in de stad New-York op den 6 Julij 1870, werden na de uiteenzetting van het doel der bijeenkomst de volgende considerans en besluiten eenstemmig aangenomen:

*Aangezien* deze Maatschappij, ten gevolge van finantiële moeilijkheden niet bij magte is geweest en nog is om hare loopende verbindtenissen na te komen, en eene reorganisatie van de Maatschappij noodzakelijk is, waarbij hare eigene reeds vervallene schulden worden gefundeerd en hare verplichtingen voor de toekomst worden gereduceerd tot zoodanig bedrag, dat de loopende ontvangsten van den Spoorweg voldoende zullen zijn om deze te bestrijden en te betalen, en

*Aangezien* deze Raad onderzocht heeft het Officieel Ontwerp van reorganisatie, uitgegeven onder toezigt van de heeren Bishoffsheim & Goldschmidt, te Londen, die zijn benoemd tot Agenten van de Crediteuren en van deze Maatschappij, tot het in ontvangst nemen der Obligatiën, Debentures en andere stukken van deze Maatschappij en hare Aandeelen, opdat zij kunnen worden gecapitaliseerd en gefundeerd, in overeenstemming met bedoeld ontwerp; en evenzeer heeft onderzocht het ontwerp of plan tot bereiking van het zelfde algemeene doel, uitgegeven namens de Nederlandsche Obligatiehouders, door den heer Frederik W. Oewel, van Amsterdam, en genoemde finantiële plannen of ontwerpen van reorganisatie naauwgezet onderzocht hebbende;

*Alzoo wordt besloten*, dat deze Raad hierbij aanbeveelt ter aanneming en instemming door de Crediteuren van deze Maatschappij, het eerstgemelde officiële ontwerp, uitgegeven onder toezigt van de heeren Bishoffsheim & Goldschmidt, als eerlijk en billijk voor alle klassen van Crediteuren, en bij aanneming waarvan redelijke zekerheid wordt verschaft voor het spoedige herstel van het crediet der Maatschappij, terwijl men meent dat door middel daarvan de schul-



den dezer Maatschappij zonder belangrijke vermindering allen verzekerd en eventueel afbetaald zullen worden.

*Besloten* dat het plan, uitgegeven door gezegden heer Frederik W. Oewel, naar het oordeel van dezen raad, noch rechtvaardig noch billijk is, in zooverre als het een aanzienlijk deel van de ongewaarborgde crediteuren dezer Maatschappij alle hoop op betaling ontnemt en dat wel zonder daardoor eenige der preferente klassen van crediteuren, in welke bijzonder belang gezegd ontwerp is opgemaakt, te bevoordeelen;

*Besloten*, dat laatstgemeld plan ook om andere redenen de goedkeuring van dezen Raad niet wegdraagt, dewijl de raad reden heeft te vreezen dat het wordt voorgesteld in het belang van den Erie Spoorweg, dewijl het openlijk wordt verdedigd door den Raadsman van de Erie Spoorweg-Maatschappij F. A. Lane, die onlangs is teruggekeerd van het vaste land, en wiens verdediging nadeelig werkt en natuurlijk met achterdocht wordt waargenomen door allen, die bekend zijn met de jongste gebeurtenissen van de Erie-Maatschappij in hare verhouding tot dezen weg, en dewijl het zeker wordt geacht dat de beproefde doorzetting van het Nederlandsche plan de verschillende klassen van Crediteuren zal wikkelen in een zeer ernstig en nadeelig regtsgeeding, waarvan het eind in redelijkheid nog in geene jaren kan worden overzien, en waarvan de uitslag, naar het gevoelen van den Raadsman dezer Maatschappij in niet geringe mate de tegenwoordige waarde zal verminderen van de Afdeulings-obligatiën, welke dit ontwerp in de eerste plaats zoekt te beschermen.

*Besloten*. Dat deze Raad hierbij bekrachtigt en goedkeurt het contract, hiervoren reeds opgemaakt tusschen deze Maatschappij door haren President en gezegde heeren Bischoffsheim en Goldschmidt;

*Besloten*. Dat deze Raad goedkeurt de overeenkomst, gesloten tusschen de Crediteuren dezer Maatschappij en de heeren Mc Clellan, Duncan en Thurmand, als Trustees, waarbij de heeren Bischoffsheim en Goldschmidt zijn aangesteld als Agenten van deze Maatschappij tot het in ontvangst nemen van gezegde Obligatiën, Debentures en andere schulden dezer Maatschappij en hare Aandeelen; en deze Raad hierbij gezegde firma van de heeren Bischoffsheim en Goldschmidt benoemt tot Agenten en Bankiers van deze Maatschappij, met volledige magt tot het uitgeven van Certificaten en Recepissen in ruil voor genoemde Effecten, welke na uitgifte verbindend voor deze maatschappij zullen zijn, en dat zij worden gemagtigd ten behoeve

van dezen Raad zoodanige schikkingen te treffen als strekken kunnen tot het bekomen van erkenning der Certificaten door de Londensche Stock Exchange en door alle publieke handelaren op het vasteland, in de plaats van de overgegevene waarden, en dat deze besluiten worden gecertificeerd met het maatschappelijk zegel dezer Maatschappij en zullen worden toegezonden aan de heeren Bischoffsheim en Goldschmidt door den Secretaris der Maatschappij.



6. 3966<sup>c</sup>

25.2.75.D

I.

1