

Ende 1895—1912: 91.10, 91.50, 90.80, 92.20, 90.40, 89.50, 90.40, 96, 96.75, 94.40, —, —, 86, 85.25, —, 84.25, —, —⁰/₁₀₀. Notiert Berlin.

Usance: Seit 2./1. 1899 wird beim Handel £ 1 = M. 20.40 gerechnet, vorher £ 1 = M. 20.

Verj. der Coup. in 5 J., der verlostten Oblig. in 15 J. n. F.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gewinn-Verteilung:** Vom Reingewinn nach Zahlung von 3¹/₂% Zinsen an die Aktionäre und Amortisation der Aktien lt. Tabelle 5% an A.-R., 15% an die Gründeranteile, 80% an die Aktionäre.

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Baukosten der Linie Piaster 53 625 000, bei der National Bank of Egypt deponierte eigene Aktien 204 750, Spez.-Kto.-Oblig.: Guth. bei der Bank für Handel u. Ind. 14 206, Kto für Div. u. amortisierte Aktien: Guth. bei der National Bank of Egypt 3095, Guth. bei der National Bank of Egypt 940 463, Oblig. der Cairo & Metropolitan Helouan Railway 63 000. — Passiva: A.-K. 9 410 700, verl. Aktien 339 300, Oblig. 42 398 850, do. verlorste 1 476 150, Guth. der Bank für Handel u. Ind. 288 194, seitens des A.-R. depon. eigene Aktien 204 750, alte Div. 1313, verlorste noch nicht bezahlte Aktien 1950, noch nicht bezahlte verlorste Oblig. u. Oblig.-Zs. 14 206, Vortrag aus 1911 85 651, Gewinn 629 450. Sa. Piaster 54 850 514.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Annuität der Reg. 2 301 000, Zs. 10 086, verjäherte Div. u. Zs. 3190, Provis. u. Wechselkurs 938, Effekten 3075. — Ausgaben: Dienst der Oblig. 1 490 034, Tilg. von Oblig. 1 735 500, allg. Unk. 25 255, Gewinn 629 450. Sa. Piaster 2 318 289.

Gewinn-Verwendung: Zur Tilg. von 18 Aktien 35 100, Tant. des A.-R. 13 125, Gewinnanteil der Gründeranteile 39 375, Div. 539 375, Vortrag 88 127.

Dividenden 1899—1912: Piaster 184, 204.25, 126.25, 130.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25 pro Aktie. Piaster 97¹/₂ = £ 1.) Zahlst. für die Dividende: National Bank of Egypt in Cairo u. Alexandrien.

Direktion: W. Pelizaenus.

Aufsichtsrat: Präs. Maurice von Cattau Bey, W. Pelizaenus, Baron Jacques L. de Menasce, Baron Alfred de Menasce, Hugo Oppenheim, F. T. Rowlett, Max Winterfeldt.

Amerikanische Eisenbahnen.

The Long Island Railroad Company

in Long Island City im Staate New York.

Gegründet: Am 24./4. 1834: die Konc. lief urspr. 50 Jahre (24./4. 1884) und wurde sodann um 250 Jahre (24./4. 2134) verlängert.

Zweck: Betrieb von eigenen, gepachteten und kontrollierten Eisenbahnen, sowie von Dampfer- und Fährlinien. Das System der Long Island Rr. Co. umfasste am 31./12. 1912: Eigene Eisenbahnlinien 324.54 engl. Meilen, gepachtete Linien 74.30 engl. Meilen, zus. 398.84 engl. Meilen. Die Ges. kontrolliert ferner durch Besitz des gesamten A.-K. oder des überwiegenden Teiles desselben elektr. Strassenbahnen in einer Gesamtausdehnung von 32.47 engl. Meilen und zwar die Huntington Rr. Co., Nassau County Ry, Northport Traction Co., Ocean Electric Ry Co. u. Glen Cove Rr. Co. Sie besitzt das Eigentum, die Privilegien und Rechte, die früher der Metropolitan Ferry Co. zustanden, und betreibt mit 3 Schiffen eine Fährverbindung zwischen Long Island City und 34. Strasse, New York, sowie zwischen Long Island City und James Slip, New York; ferner eine Fährverbindung mit 2 Schiffen zwischen Long Island City und Pier 13 East River, New York. Sodann besitzt die Ges. das gesamte A.-K. der Montauk Steamboat Co., welche durch 6 Dampfer New York mit mehreren Plätzen der Nordküste von Long Island, insbes. mit Greenport, sowie mit Sag Harbor auf Long Island, und diese beiden Plätze mit New London (Connecticut) verbindet. Während des Sommers lässt die Linie auch nach Block Island (Rhode Island) fahren. Auch besitzt sie das gesamte A.-K. der River and Harbor Transportation Co., einer New Yorker Hafen-Dampfschiffahrts-Ges. mit 2 Dampfern, 5 Schleppern u. 10 Trajekten. Die Pennsylvania Rr. Co., welche durch den Besitz des überwiegenden Teiles des A.-K. die Long Island Rr. Co. kontrolliert, hat 2 eingeleisige Tunnels unter dem Hudsonfluss von Jersey City nach New York u. 4 eingeleisige Tunnels von New York unter dem Meeresarm nach Long Island City gebaut. Hierdurch erhielt die Pennsylvania Rr. Co. eine Station im Herzen der Stadt New York, welche zugleich von der Long Island Rr. Co. benutzt wird. Ferner baut die Stadt New York einen Stadtbahn-Tunnel nach Brooklyn, zur Endstation Brooklyn der Long Island Rr. Co. An diese neuen Anlagen der Pennsylvania Rr. Co. u. der Stadt New York wurden die Long Island Rr. Co. angeschlossen, so dass seit 8./9. 1910 ein durchgehender Bahnverkehr zwischen der Pennsylvania Rr. Co. und der Long Island Rr. Co. stattfinden kann.

Kapital: § 12 000 000 in Aktien à § 50. hiervon im Besitz der Pennsylvania Rr. Co. am 31./12. 1912: § 6 797 900. Das A.-K. betrug bei der Gründung der Ges. § 1 500 000 und ist wie folgt erhöht worden: 1839 auf § 2 250 000, 1847 auf § 3 000 000, 1867 auf § 4 000 000, 1881 auf § 10 000 000, 1889 auf § 12 000 000.

Bondsschuld am 31./12. 1912: § 51 747 654. Die ausstehende Bondsschuld der gepachteten und kontrollierten Linien betrug am 31./12. 1912: § 3 669 000.

4% Refunding Mortgage Gold Bonds: § 45 000 000, hiervon begeben bis 31./12. 1912: § 24 008 000. Zs.: 1./3. u. 1./9. Kapital und Zs. zahlbar in Goldmünze der Verein.