

der Konzession zu zahlenden Annuitäten zu je £ Eg. 24 750 gerechnet auf Basis von $3\frac{1}{2}\%$ kapitalisiert werden.

Kapital: £ 100 000 in 5000 Akt. à £ 20, davon getilgt Ende 1913: £ 3840 = Piaster 374 400, sowie 500 Gründeranteile.

$3\frac{1}{2}\%$ Obligationen von 1895 u. 1898: £ 367 600 in Stücken à £ 20 u. £ 82 400 in Stücken à £ 100. Davon in Umlauf Ende 1913: £ 433 040. Zs.: 2./1., 1./7. Tilg.: Mit dem sechsten Jahre nach Inbetriebsetzung der Bahn beginnend durch Ausl. am 15./10. (zuerst 15./10. 1903) per 2./1. des darauffolg. Jahres nach einem Tilg.-Plan innerh. 75 Jahren. Verstärkung zulässig. Zahlst.: Berlin: Bank f. Handel u. Ind., Berliner Handels-Ges. Zahlung der Coup. und verlost. Stücke zum kurzen Kurse auf London. Sicherheit: Die Zahlung von Kapital u. Zs. ist durch die seitens der Regier. zu zahlenden Annuitäten sichergestellt. Die Ges. hat mit der Bank für Handel u. Industrie ein Abkommen getroffen, demzufolge die Einkassierung der am 15. Juni u. 15. Dez. fälligen Annuitäten sowie event. des Rückkaufsbetrages bei der Egypt. Regierung an die Bank für Handel und Industrie direkt übertragen ist, welche sich verpflichtet hat, diese Beträge entgegenzunehmen und, soweit sie zur Verzinsung u. Amortisation der £ 450 000 $3\frac{1}{2}\%$ Oblig. bzw. im Falle des Rückkaufs durch einmalige Barablösung zur Rückzahl. der dann noch in Umlauf befindlichen Oblig. erforderlich sind, hierzu zu verwenden, den überschüssenden Betrag indessen der Ges. zur freien Verf. zurückzustellen. Aufgelegt in Berlin am 5. Sept. 1895 £ 250 000 zu 95.75%, wobei £ 1 = M. 20.40 gerechnet. Kurs Ende 1895—1913: 91.10, 91.50, 90.80, 92.20, 90.40, 89.50, 90.40, 96, 96.75, 94.40, —, —, 86, 85.25, —, 84.25, —, —, 82%. 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 verlost. Oblig. in 15 J. n. F.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gewinn-Verteilung:** Vom Reingewinn nach Zahlung von $3\frac{1}{2}\%$ 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. 1913: 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. 12 368, Kto für Div. u. amortisierte Aktien: Guth. bei der National Bank of Egypt 10 812, Guth. bei der National Bank of Egypt 1 029 695, Oblig. der Cairo & Metropolitan Helouan Railway 63 000. — Passiva: A.-K. 9 375 600, verl. Aktien 374 400, Oblig. 42 221 400, do. verlost. 1 653 600, Guth. der Bank für Handel u. Ind. 375 424, seitens des A.-R. depon. eigene Aktien 204 750, alte Div. 5003, verlost. noch nicht bezahlte Aktien 5850, noch nicht bezahlte verlost. Oblig. u. Oblig.-Zs. 12 368, Vortrag aus 1912 88 127, Gewinn 629 102. Sa. Piaster 54 945 624.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Annuität der Reg. 2 301 000, Zs. 13 645, verjäherte Div. u. Zs. 2790. — Ausgaben: Dienst der Oblig. 1 483 960, Tilg. von Oblig. 177 450, allg. Unk. 25 238, Wechselkurs u. Provis. 1685, Gewinn 629 102. Sa. Piaster 2 317 435.

Gewinn-Verwendung: Zur Tilg. von 18 Aktien 35 100, Tant. des A.-R. 13 125, Gewinnanteil der Gründeranteile 39 375, Div. 538 146, Vortrag 91 483.

Dividenden 1899—1913: 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, 110.25, 110.25, 110.25 pro Aktie. Piaster 97½ = £ 1.) Zahlst. für die Dividende: National Bank of Egypt in Cairo u. Alexandrien.

Direktion: W. Pelizaeus.

Aufsichtsrat: Präs. Maurice von Cattani Bey, W. Pelizaeus, Baron Jacques L. de Menasse Baron Alfred de Menasse, Hugo Oppenheim, F. T. Rowlatt, Max Winterfeldt.

Amerikanische Eisenbahnen.

The Long Island Railroad Company in Long Island City im Staate New York.

Gegründet: Am 24.4. 1834: die Konz. lief urspr. 50 Jahre (24./4. 1884) und wurde so dann 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 u. Rechte, die früher der Metropolitan Ferry Co. zustanden, u. betreibt mit 3 Schiffen eine Fährverbindung zwischen Long Island City u. 34. Strasse, 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 Pennsyl-