

verschreib. 976 500, Kredit. in London 186 287.13.7, Guth. der Bauunternehmer 72 887.17.7, Bauunternehmer-Kaut.-Kto 90 656.8, Kredit. in Süd-Afrika 49 615.14.10, Rand Mines Power Supply Co. Ld. 151 315.2.7 Gewinn 225 198.9.11. Sa. £ 7 752 461.6.6.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Einnahmen für Kraft- u. Lichtabgabe, Mieten u. div. Einnahmen abzügl. Erzeugungs- u. Verteilungskosten 450 192.5, Zs., Registrierungs-Gebühren, sowie Kursdifferenzen 32 835.11, zus. £ 483 027.16, abzügl. allgem. Unkosten u. Verwaltungskosten in Johannesburg 10 683.5, do. in London 4520.12, Zs. auf die Oblig. u. Einkommensteuer darauf 203 920 19, Abschreib. auf zweifelhafte Forder. 135 491.4, bleiben 128 411.16, hierzu Vortrag aus 1912 96 786.14, zus. 225 198.10, davon 6% Div. auf Vorz.-Aktien für das Jahr 1912 (gezahlt 6./1. u. 17./6. 1914) 119 999.14, bleibt Vortrag £ 105 198.16.

Verwaltungsrat (Board of Directors): Marquis von Winchester, Amport, England, Vors.; Arthur E. Hadley, Managing Director, London; H. Birchenough, C. M. G. Verwaltungsratsmitglied der British South Africa Company u. der Imperial Continental Gas Association Limited, London; A. Brakhan, F. Astley Cooper, Henry L. Cripps, R. G. Fricker, Isaac Lewis, Martin Luebeck, London; Sir Charles Metcalfe, Bart. Ingenieur, Bulawayo; Tunbridge Wells, England; W. A. Wills, Verwalt.-Ratsvors. des African Concessions Syndicate Limited, London.

Hauptbeamte: Sir Douglas Fox & Partners, London u. Sir Charles Metcalfe, Baronet, London u. Rhodesia, als Hauptingenieure, Arthur Wright, London, als Elektrizitäts-Ingenieur, Major Honorable Walter L. Bagot, Johannesburg, General-Manager, B. Price, Hauptingenieur, Johannesburg. Sekretär: A. W. Bird, London.

Technischer Beirat: Professor André Blondel, Paris, Professor Dr. G. Klingenberg, Berlin u. Dr. Edouard Tissot, Basel.

Ausländische Eisenbahnen.

Afrikanische Eisenbahn.

Egyptische Keneh-Assouan Eisenbahn in Kairo,

Société anonyme du chemin de fer Keneh-Assouan.

Gegründet: 12./6. 1895.

Zweck: Bau einer Eisenbahn von Keneh nach Assouan in einer Gesamtlänge von 268 km, wovon 66 km Normalspur und 202 km Schmalspur.

Koncession: Dieselbe währt 80 Jahre vom 9./3. 1900 ab gerechnet.

Vertrag mit der Egypt. Regierung v. 30./4. 1895 mit Änd. v. 21./5. 1896, modifiziert im J. 1901. Die Ges. hat sich verpflichtet, den Bau der Bahn innerhalb eines Zeitraumes von längstens 2 Jahren 3 Monaten, vom 23./4. 1895 ab gerechnet, fertig zu stellen und nebst rollendem Material der Egypt. Regierung, die den Betrieb der Bahn übernimmt, zu übergeben. Dies ist geschehen am 1./2. 1898. Die Egypt. Regierung hatte sich verpflichtet, an die Ges. für die Dauer von 80 Jahren alljährl., und zwar halbj. zahlbar, aus den Bahneinnahmen nach Abzug von 45% der Bruttoeinnahmen, einen Betrag von höchstens £ 25 384.12.3 auszusahlen. Diese seitens der Regierung zu zahlenden Annuitäten sollten in keinem Falle geringer sein als £ 20 307.13.10 in den ersten 5 Jahren nach Betriebsübernahme der Bahn und £ 20 820.10.3 in den folg. Jahren. Dieser Vertrag ist im Jahre 1901 dahin abgeändert worden, dass die Egypt. Regierung eine feste Annuität zahlt und zwar für die Zeit vom 1./1. 1901 bis 31./12. 1920 £ 23 600 = L. Eg. 23 010 und vom 1./1. 1921 bis zum Ende der Koncession £ 25 384.12.3 = L. Eg. 24 750.

Rückkaufsrecht: Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, zu jeder Zeit unter Vorankündig. von einem Jahre, die Bahn nebst ihren Bahnhöfen mit allem Zubehör sowie das rollende Material anzukaufen. Der Rückkauf kann je nach Wahl der Egypt. Regierung entweder durch Annuitätenzahlung oder durch Barablösung geschehen, im ersteren Falle zahlt die Regierung bis zum Erlöschen der Koncession eine Annuität von L. Eg. 24 750, in diesem Falle würde die Zahlung der Annuitäten durch hypoth. Eintragung auf die in das Eigentum der Reg. übergehende Eisenbahn sichergestellt, oder aber die Reg. zahlt den Koncessionären einen Barbetrag, der dadurch erhalten wird, dass die noch bis zum Erlöschen der Koncession 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. Coup. per 2./1. 1915 u. folg. sowie die zur Rückzahl. per 2./1. 1915 u. folg. verlost. Stücke wurden in Deutschland nicht bezahlt. 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