

verkäufe 16 353 674, Vorschüsse an im Bau befindl. Linien 3 964 847, Vorschüsse u. Anlagen 6 474 829, Material. u. Vorräte 10 669 440, Guthaben bei Agenten u. Kondukteuren 1 612 508, do. aus dem Betriebe 124 976, verschied. Guthaben 3 953 597, temporäre Anlage in Sekuritäten der Dominial-Regier. 4 861 902, Kassa 21 078 813. — Passiva: St.-Aktien 150 000 000, Vorz.-do. 52 696 666, 4% konsol. Debentures 128 930 133, verschied. Mortgage Bonds 39 621 967, fällige Rechn. u. Löhne 13 663 578, aufgelauf. Bonds-Zs. u. Pachten 1 403 564, Equipment-Obblig. 1 630 000, Ausrüst.-Ern.-F. 974 015, Dampfschiffs- do. 3 140 667, Ergänzungs- u. Verbess.-F. 3 530 500, R.-F. f. unvorhergesehene Fälle 995 239, Einnahmen f. verk. Ländereien 27 567 267, Überschuss 35 164 830. Sa. § 459 318 424.

**Gewinn u. Verlust:** Bruttoeinnahmen 76 313 321, Betr.-Ausgaben 53 357 748, Nettoeinnahm. 22 955 573, hierzu Erträgnis von den Dampfschiffen 399 910, Zs. u. Div. 1 906 578, zus. 25 262 061, davon ab feste Lasten 9 427 033, Überweisung an den Dampfschiffs-Ern.-F. 800 000, do. an Pens.-F. 80 000, blieben 14 955 028, hiervon ab am 1./4. 1909 gezahlte Div. von 2% auf Vorz.-Aktien 1 053 933 u. 3% auf St.-Aktien 4 500 000, verblieb ein Rest von § 9 401 095, aus welchem die am 1./10. 1909 zu zahlende Div. von 2% auf Vorz.-Aktien 1 053 933 u. 3% auf St.-Aktien 4 500 000 erklärt wurden. Es betrug der Saldo-Vortrag am 30./6. 1908 § 30 390 202, hiervon gingen ab die am 1./10. 1908 gezahlten Div. von 2% auf Vorz.-Aktien 976 067 und 3% auf St.-Aktien 3 650 400, blieben 25 763 735, hierzu Überschuss v. 30./6. 1909 § 9 401 095, ergab Saldo-Vortrag 35 164 830.

**Dividenden der Aktien:** 1890—99: 5, 5, 5, 5, 2 $\frac{1}{2}$ , 1 $\frac{1}{2}$ , 2, 4, 4, 5%; pro 1899/1900 (Halbj.): 2 $\frac{1}{2}$ %; 1900/1901—1908/09: 5, 5, 5 $\frac{1}{2}$ , 6, 6, 6, 7, 7, 7%. (Seit 1907 wird aus den Zs. der für die verkauften Ländereien erhaltenen Beträge u. der Restkaufgelder eine Extra-Div. von jährlich 1% (zahlbar 1./4. u. 1./10.) gezahlt). — Zahlst.: Berlin: Nationalbank für Deutschl., C. Schlesinger-Trier & Co.; Hamburg: Joh. Berenberg, Gossler & Co. Die Zahl. der Div. erfolgt halbj., früher 1./3. u. 1./9., jetzt 1./4. u. 1./10. Die Stücke haben keine Div.-Scheine, die Zahl. der Div. geschieht durch Abstemp. der Stücke.

**Kurs Ende 1886—1909:** In Berlin: 66.25, 59.80, 52.50, 71.60, 72.75, 89.25, 86.50, 69.25, 58.50, 47.30, 51.50, 76.10, 80.50, 89.40, 90.30, 111.20, 130.90, 119.40, 132.70, 175.60, 194.50, 154.10, 176.70, 182.60%. — Ende 1890—1909: In Hamburg: 71.75, 81, 85.50, 65.50, 62, —, 50.50, 73, 78.75, 89.25, 90.75, 111.25, 131, 119.10, 132.75, 176.50, 195.45, 155.10, 177.50, 183.20%. — Ausserdem notiert Breslau. — Aufgel. in Berlin § 800 000 14./10. 1885 zu 45.25%, in Hamburg 8./1. 1890 zu 70.25%. Usance: Die Aktien lauten auf Namen mit Blankogiro u. sind nur lieferbar, wenn sie in Berlin auf die Nationalbank für Deutschland, Jacob Landau oder C. Schlesinger-Trier & Co., in Hamburg auf Joh. Berenberg, Gossler & Co. lauten. Seit 2./1. 1899 wird an den deutschen Börsen beim Handel § 1 = M. 4.20 gerechnet, vorher in Berlin und Breslau § 1 = M. 4.25, in Hamburg § 1 = M. 4.50.

**Direktion:** Präsident Sir Wm. C. van Horne.

## Central of Georgia Railway Co. in Savannah Ga.

**Gegründet:** Im Jahre 1835, eröffnet 1843/46.

Die Central Railroad & Banking Co. of Georgia konsolidierte sich am 1. Dez. 1872 mit der Macon & Western Rr. Co. Das Aktienkapital der Savannah & Atlantic Rr. Co. wurde am 26. Juli 1890 erworben. Seit 1888 übte die Richmond & West Point Terminal Ry & Warehouse Co. (1894 reorganisiert als Southern Ry) die Kontrolle über die C. Rr. & B. Co. of Georgia. 28. März 1892 wurde das Unternehmen unter Receiver gestellt und nachdem dasselbe inkl. der Savannah & Western etc. am 5. bzw. 7. Okt. 1895 in der Foreclosure erworben, bildete sich am 17. Okt. 1895 unter oberstehender Firma eine neue Ges., welche die alte Ges. nach dem Juni 1895 veröffentlichten Plan reorganisierte. Die 5% Ocean Steamship Bds. (§ 1 000 000) und die in Frankfurt a. M. notierten 5% Coll. Trust Gld. Bds. (§ 4 880 000) blieben von der Reorganisation unberührt. Betrieb ab 1. Nov. 1895 von der neuen Ges. übernommen. Am 1. Jan. 1897 wurde seitens der Ges. die Middle Georgia and Atlantic Railway und im Jahre 1898 das gesamte A.-K. im Betrage von § 250 000 der Bruton & Pineora Railway angekauft; die Linie dieser Ges. Bruton-Register, 58 Meilen, wurde am 1./7. 1900 dem Bahnnetz der Central of Georgia Ry einverleibt. Am 13./5. 1901 wurden die Chattanooga Rome & Southern Rr. und die Chattanooga & Durham Rr. angekauft.

**Bahngebiet am 30. Juni 1909:** Eig. Strecken: Savannah-Tybee 18, Savannah-Atlanta 295, Barnesville-Thomaston 16, Americus-Columbus 62, Columbus-Greenville 49, Columbus-Birmingham 156, Opelika-Roanoke 36, Montgomery-Eufaula 80, Eufaula-Ozark 60, Dover-Brewton 77, Gordon-Porterdale 86, Macon Junction-Athens 102, Columbus-Andalusia 138, Griffin-Chattanooga 198, Chickamauga-Durham 18, Lyster Branch 9, Upper Cahaba Branch 12, Greenville-Raymond 24, zus. 1436 engl. Meil. Gepachtete Strecken: Von der Augusta & Sav. Rr.: Millen-Augusta 53, von der Southwestern Rr.: Macon-Eufaula 144, Fort Valley-Columbus 71, Fort Valley-Perry 12, Smithville-Columbia 85, Cuthbert-Fort Gaines 21, von der Chattah. & Gulf Rr.: Columbia-Lockhart 91, Mitbenutzungsrechte 3, zus. 480 engl. Meilen, daher total System an Bahnl. 1916 engl. Meilen, zu welchen noch die an die Seaboard Air Line Ry. verpachtete Linie Meldrim-Lyons 58 engl. Meilen zu rechnen ist, u. ausserdem ca. 300 engl. Meilen Wasserlinien der Ocean Steamship Co.