

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. bezw. 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—1909: 91.10, 91.50, 90.80, 92.20, 90.40, 89.50, 90.40, 96, 96.75, 94.40, —, —, 86, 85.25, — $\%$. 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. 1909: Aktiva: Baukosten der Linie Piaster 53 625 000, bei der National Bank of Egypt deponierte eigene Aktien 204 750, Guth. bei der Bank für Handel u. Ind. 7171, do. bei der National Bank of Egypt 775 992, Oblig. der Cairo & Metropolitan Helouan Railway 79 875. — Passiva: A.-K. 9 510 150, verl. Aktien 239 850, Oblig. 42 896 100, do. verlost. 978 900, Guth. der Bank für Handel u. Ind. 133 200, seitens des A.-R. depon. eigene Aktien 204 750, alte Div. 4363, noch nicht bezahlte Gewinnanteile der Gründeranteile 2363, verlost. noch nicht bezahlte Aktie 1950, noch nicht bezahlte verlost. Oblig. u. Oblig.-Zs. 7171, Vortrag a. 1908 87 809, Gewinn 626 181. Sa. Piaster 54 692 788.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Annuität der Reg. 2 301 000, Zs. 10 382, verjährte Div. u. Zs. 1795. — Ausgaben: Dienst der Oblig. 1 506 755, Tilg. von Oblig. 154 050, allg. Unk. 24 942, Agio 1248, Gewinn 626 181. Sa. Piaster 2 313 177.

Gewinn-Verwendung: Zur Tilg. von 16 Aktien 31 200, Tant. d. A.-R. 13 125, Gewinnanteil der Gründeranteile 39 375, Div. 542 855, Vortrag 87 436.

Dividenden 1899—1909: Piaster 184, 204.25, 126.25, 130.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25, 110.25 pro Aktie. (Piaster $97\frac{1}{2}$ = £ 1.) Zahlst. für die Dividende: National Bank of Egypt in Cairo u. Alexandrien.

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

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. 1908: Eigene Eisenbahnlinien 316,35 engl. Meilen, gepachtete Linien 75,40 engl. Meilen, zusammen 391,89 engl. Meilen. Die Gesellschaft kontrolliert ferner durch Besitz des gesamten A.-K. oder des überwiegenden Teiles desselben elektr. Strassenbahnen in einer Gesamtausdehnung von 14,296 engl. Meilen und zwar die Huntington Rr. Co., Nassau County Ry, Northport Traction Co., Ocean Electric Ry 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. Zur Zeit baut die Pennsylvania Rr. Co., welche durch den Besitz des überwiegenden Teiles des A.-K. die Long Island Rr. Co. kontrolliert, 2 eingeleisige Tunnels unter dem Hudsonfluss von Jersey City nach New York und 4 eingeleisige Tunnels von New York unter dem Meeresarm nach Long Island City. Hierdurch erhält die Pennsylvania Rr. Co. eine Station im Herzen der Stadt New York, welche zugleich von der Long Island Rr. Co. benutzt werden 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. und der Stadt New York wird die Long Island Rr. Co. angeschlossen, so dass ein durchgehender Bahnverkehr zwischen der Pennsylvania Rr. Co. und der Long Island Rr. Co. stattfinden kann.