6% Zinsen vom Kapital; ferner bei einem Reingewinn bis L. T. 1 250 000 erhält die Dette Publique Ottomane 35%, die Regierung 30%, die Gesellschaft 35%, von L. T. 1 300 000—1 550 000 — 30%, — 40%, — 30%, von L. T. 1 550 000—1 750 000 — 30%, — 45%, — 25%, von L. T. 1 750 000—2 000 000 — 30%, — 50%, — 20%, über L. T. 2 000 000 — 30%, — 60%, — 10%.

Bilanz am 28. Febr./13. März 1913: Aktiva: Liquide Werte 936 504.12, Vorschüsse an Tabakbauer u. andere Ausstände 219 016.96, Immobil. u. Mobil. 437 466.96, Rohtabak u. Tabakfabrikate 913 787.29, Emballage u. div. Material. 65 018.93, verschied. Debit. 105 253.30, Comptes d'ordre 117 707.99. — Passiva: A.-K. 1 760 000, Akzepte 4966.77, Kaut. 831.84, R.-F. 138 171.77, verschied. Kredit. 297 572.80, Comptes d'ordre 110 718.69, Reingewinn 482 493.67 = Sa. L. T. 2 794 755.55.

Gewinn u. Verlust: Einnahmen: Verkauf von Tabakfabrikaten 2 387 111.49, Verkaufslicenzen 16 495.32, Zollgebühren f. Ausfuhr 130 893.27, Zollgebühren f. Einfuhr 6059.95, Einkünfte von Bagdad 104 387.18, Zs. 9163.20, Diverse 94 904.02. — Ausgaben: Jährl. Pacht 750 000, Rohmaterial. u. Fabrikat.-Kosten 698 369.80, Gehälter 164 773.71, Überwachungsdienst 200 666.69, Provis. f. Verkauf 223 848.30, Transportkosten f. Tabakfabrikate 39 283.77, Registrierung des Tabakanbaues 39 695.26, div. Ausgaben 149 883.24, Reingewinn 482 493.67 = Sa. L. T. 2 749 014.43.

Verwendung des Reingewinns: 10% Div. 176 000, Gewinnanteil d. Gründerrechte 17 084.68, do. der Regier. 97 382.70, do. der Dette Publique Ottomane 113 613.15, Tant. d. V.-R. 7440.66, Überweisung an den R.-F. zurückbehaltener Gewinne 70 972.49.

Kurs: In Berlin: Ende 1884—1914: 101.50, —, —, 75, 91.75, —, 167.50, 168.75, 187, 189, —, —, —, —, —, —, 155, 150, —, —, 177, —, —. —, —, —, —, —, —, 232, 181.50*%. — In Frankf. a. M.: Ende 1887—1913: 75, 92.10, 101.10, 167.50, 172, 178, 202.75, 236, 190, —, 160, 130, 141, 155, —, —, —, —, —, —, 212, 198, 234, 193, 154, 153, 233, —*%. Eingef. in Berlin 16./4. 1884 zu 116%, in Frankf. a. M. im April 1884, erster Kurs 117.50%.

Dividenden 1884/85—1912/13: 0, 0, 0, 0, 6½, 7, 8½, 9½, 10, 10¼, 10¼, 9½, 7½, 3½, 5, 8, 8, 8½, 9, 9½, 9½, 11, 12, 12, 10, 10, 10, 10, 10%. Coup.-Verj.: 5 J. n. F.

Direktion: General-Dir. E. Weyl.

Kaiserlicher Kommissar: Sr. Exc. Ali Namic Bey.

Kommissar der Dette Publique Ottomane: P. Aslan.

Verwaltungsrat: Im Auslande: Präs. Baron de Neuflize, Hof- u. Gerichtsadvokat Dr. Edm. Benedikt, Jul. Blum, R. Mallet, Dr. Paul von Schwabach; in Constantinopel: Vize-Präs. Ch. Sallandrouze de Lamornaix, E. Eugénidi, N. de Jankó, R. Pritsch, L. Rambert, Steeg Baron E. de Vendeuvre.

Zahlstellen: Berlin: S. Bleichröder; Wien: Österr. Credit-Anstalt; Constantinopel, Paris und London: Banque Impériale Ottomane. Zahlung der Div. in Berlin u. Wien in Francs zum jeweiligen Tageskurse für kurz Paris.

Ausländische Eisenbahnen.

Amerikanische Eisenbahnen.

Baltimore & Ohio Railroad Company Baltimore, Maryland.

Gegründet: Die Baltimore & Ohio Railroad Co. wurde zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn mit der Hauptlinie von Baltimore nach einem Punkte am Ohioflusse und anschliessender Linien gegründet und unter Konz. (Charter) des Staates Maryland v. 28./2. 1827 eingetragen. Der Staat Virginia erliess Gesetze am 8./3. 1829 u. 6./3. 1847, in denen er für sein Gebiet der Ges. annähernd die gleichen Rechte gewährte, welche sie unter dem vorgenannten Charter besitzt. Die Konz. der Ges. enthält keine aussergewöhnlich belastenden Bedingungen und keine Bestimmungen, durch welche die Dauer der Ges. beschränkt wird; dieselbe ist unwiderruflich und unabänderlich. Durch Gesetzesakt des Staates Maryland v. 10./4. 1880 wurden die Befugnisse der Ges. dahin erweitert, dass sie auch Aktien anderer Ges. subskribieren oder solche kaufen und andere Bahnen und sonstige, dem Handel förderliche Unternehm. kaufen, pachten oder betreiben kann. Im Febr. 1896 wurde die Ges. insolvent. Es wurden infolgedessen für dieselbe am 29./2. 1896 gerichtliche Verwalter (Receivers) bestellt, denen die Bahn 3 Jahre unterstellt blieb, während welcher Zeit der Bahnkörper und das Betriebsmaterial wesentlich verbessert worden sind. Ein damals aufgestellter Reorganisationsplan wurde durchgeführt, und am 1./7. 1899 wurde das Eigentum an die Ges. zurückgegeben. Da der Reorganisationsplan von allen Beteiligten angenommen worden war, wurde der Zwangsverkauf (Foreclosure) nicht erforderlich, und der Betrieb der Bahn konnte unter ihrer alten u. wertvollen Konz. weitergeführt werden. Nach dem Reorganisationsplane der Cinncinati, Hamilton & Dayton Ry Co. ging die Kontrolle über diese Bahn v. 1./7. 1909