

an die Baltimore & Ohio Eisenbahn über. Die letztere Ges. wird am 1./7. 1916 zu einem dann zu vereinbarenden oder durch Schiedsrichter zu bestimmenden Preise das A.-K. der Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry Co. erwerben. In Verbindung hiermit war ein Plan für die Regelung der künftigen Zinslasten u. für die Zahlung oder Regelung der schwebenden Schuld der Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry Co. zur Durchführung gelangt, nach welchem annähernd § 7 000 000 für Verbesserungen u. Betriebskapital vorgesorgt sind. In Gemässheit dieses Planes garantiert die Baltimore & Ohio-Ges. § 12 500 000 Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry First and Refunding Mortgage 4% 50 jährige Bonds, ausgestellt 1./7. 1909, ferner § 11 557 000 4% Noten dieser Ges., fällig 1./7. 1913, welche durch Hinterlegung von § 13 000 000 First and Refunding Bonds gesichert sind. Ausserdem ist die Baltimore & Ohio-Ges. verpflichtet, sobald sie die Aktien der Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry Co. auf Grund der obigen Vereinbarung erwirbt, § 20 000 000 General Mortgage Bonds dieser Ges., fällig 1./7. 1939, entweder zu 85% zu kaufen oder zu garantieren. Am 10./1. 1910 wurde die Chicago Terminal Transfer Rr. Co. in der Zwangsversteigerung von der Baltimore & Ohio Rr. Co. erworben u. ihr Eigentum einer neu gegründeten Ges., der „Baltimore & Ohio Chicago Terminal Rr. Co.“ übertragen, deren gesamtes Aktienkapital sich im Besitze der Baltimore & Ohio Rr. Co. befindet. Die Baltimore & Ohio Chicago Terminal Rr. Co. besitzt Bahnhofanlagen in der Stadt Chicago sowie Bahnlinien in Länge von ca. 101 engl. Meilen, wovon 84 engl. Meilen als direktes Besitztum u. der Rest unter einer fortdauernden Pacht betrieben werden. Die Ges. hat am 1./4. 1910 eine Mortgage aufgenommen zur Sicherung einer von der Baltimore & Ohio Rr. Co. garantierten Bondschuld in autorisierter Höhe von § 50 000 000 in First Mortgage 4% Bonds, fällig 1./4. 1960. Von den zur sofortigen Ausgabe hiervon verfügbaren § 33 000 000 hat die Baltimore & Ohio Rr. Co. § 28 000 000 erworben. Infolge einer Reihe von unvorhergesehenen Umständen wurde es der Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry Co. unmöglich, im Jahre 1914 ihre verschiedenen Verpflichtungen zu erfüllen. Da sie am 1./7. 1914 die Zs. auf einen bestimmten Teil ihrer First and Refunding Mortgage Bonds u. auf gewisse von ihr garantierten Bonds nicht einlösen konnte, so wurde ihre Verwalt. am 2./7. 1914 auf Antrag des Treuhänders für ihre First and Refunding Mortgage Bonds in Zwangsverwaltung gegeben, die wahrscheinlich eine Neuordnung der Schuldverpflichtungen der Ges. vornehmen werden. Die G.-V. vom 16./11. 1914 der Baltimore & Ohio Rr. Co. genehmigte die Vollziehung eines Hypothekeninstruments bezw. einer Sicherungsurkunde auf die Bahnlinien u. den anderen Besitz des Systems sowie der Hilfslinien der Ges. Diese Urkunden sollen zur Sicherung von Bonds dienen, welche für den Zweck der Refundierung bestehenden Schuldverpflichtungen der Ges. einschl. ihrer konvertierbaren Bonds u. Bonds ihrer Untergesellschaften, sowie für andere Gesellschaftszwecke ausgegeben werden sollen, einschl. Erweiterung u. Verbesserung ihrer Bahnstrecken gemäss dem jeweiligen Bedarf. Die Bondsausgabe für die erwähnten Refundierungs- u. anderen Zwecke soll den Bedarf von § 600 000 000 nicht überschreiten, es sei denn, dass die Aktionäre späterhin ihre Zustimmung zu weiteren Ausgaben erteilen; jedenfalls darf der ausstehende Betrag zusammen mit der gesamten vorangehenden Schuld niemals den dreifachen Betrag des Aktienkapitals der Ges. übersteigen.

Bahngebiet: Die Baltimore & Ohio Rr. Co. bildet mit den von ihr kontrollierten Linien ein Eisenbahnnetz von 4535,27 engl. Meilen, welches sich von Philadelphia, Baltimore und Washington im Osten nach Cumberland und Grafton und von hier in zwei Hauptlinien, mit vielen Verbindungs- und Zweiglinien und mehreren Ausläufern zum Erie-See, bis nach Chicago und St. Louis, seinen westlichen Punkten, erstreckt. In Verbindung mit der Philadelphia und Reading Ry und der Central Rr. of New Jersey, auf Grund eines im Jahre 1898 abgeschlossenen Vertrages über Geleisrechte, lässt die Ges. durchgehende Züge zwischen Washington, Philadelphia und New York laufen, und hat damit eine Verbindungslinie mit der ihr gehörigen Baltimore and New York Rr. und ihren Bahnlinien und Stationsanlagen auf Staten Island. Das Betriebsnetz setzte sich zus. Ende Juni 1915: New York Division 5,35, Main Line System 1189,08, Wheeling System 1103, Pittsburgh System 1252,49, Baltimore & Ohio Southwestern System 985,35 engl. Meil., zus. 4535,27 engl. Meilen.

Aktienbesitz der Baltimore and Ohio Rr. Co.: Die Ges. besass am 30./6. 1915: u. a. § 8 000 000 Aktien der Baltimore & Ohio Chicago Terminal Rr. Co., § 3 500 000 St.-Aktien der Baltimore Belt Rr. Co., § 6 065 000 I. Vorz.-Aktien, § 14 265 000 II. Vorz.-Aktien, § 10 002 500 St.-Aktien der Reading Co., § 2 500 000 St.-Aktien der Schuylkill River East Side Rr. Co., § 1 049 250 St.-Aktien der Staten Island Ry Co., § 1 704 800 St.-Aktien der Valley Rr. Company of Virginia, § 2 126 000 St.-Aktien der Washington Terminal Co.

Kapital: Autorisiert § 60 000 000 Vorz.-Aktien und § 152 750 000 St.-Aktien, davon ausgegeben am 30./6. 1915: § 60 000 000, davon in eigenem Besitz § 1 136 818 Vorz.-Aktien und § 152 317 468, davon in eigenem Besitz § 368 765 St.-Aktien. Im Besitz der Pennsylvania Company am 31./12. 1913: § 5 000 000 Vorz.-Aktien u. § 13 451 200 St.-Aktien. Die Vorz.-Aktien haben vor den St.-Aktien das Recht auf eine Div. bis zu 4% ohne Nachzahlungsverpflichtung. Bei einer Liquidation der Ges. haben jedoch die Vorz.-Aktien kein Vorrecht über die St.-Aktien. Der Verwaltungsrat beschloss 13./4. 1906 das Stamm-Aktienkapital um § 27 750 000 auf § 152 750 000 zu erhöhen. Die neuen Aktien, welche an allen nach dem 1./9. 1906 erklärten Div. teilnahmen, wurden den alten Aktionären zu pari zum Bezuge angeboten; auf je § 100 alte St.-Aktien entfielen § 15 neue St.-Aktien. Der Verw.-Rat beschloss am 9./1. 1913 § 63 250 000 20jährige 4½% Convertible Gold-Bonds auszugeben u. den