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 garantierte 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 war 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 G.-V. vom 16./11. 1914 der Baltimore & Ohio Rr. Co. genehmigte die Vollziehung eines Hypothekeninstruments bezw. einer Sicherungs-urkunde 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. Ein vom 15./2. 1916 datierter Reorganisationsplan, dem sich die Ges. angeschlossen hat, sieht vor, dass die Baltimore & Ohio Rr. Co. sämtliche von der neuen Bahn-Ges. auszugebenden Werte erwirbt. Nach dem Plan soll die Baltimore & Ohio Rr. Co. zwecks Umtauschs gegen die vom Plan betroffenen alten Werte u. für andere Reorganisationszwecke eigene direkte Schuldverschreib. unter dem Namen „Toledo-Cincinnati Division Bonds“ ausgeben; diese sollen durch Verpfändung sämtlicher von der neuen Ges. auszugebenden Refunding Bonds gesichert werden. Die im Umtausch gegen die alten Werte auszugebenden Bonds im Höchstbetrage von \$ 35 000 000 sollen 1959 fällig werden, 4% Zs. tragen u. im ganzen oder in Teilbeträgen an jedem halbjährl. Zs.-Termin zu 102,50% einschl. Zs. rückzahlbar sein. Das Bahneigentum der alten Ges. soll unbeschadet der Rechte der unverändert bestehen bleibenden garantierten Aktien u. Bonds im Gesamtbetrage von \$ 11 336 200 übernommen werden. Die Baltimore & Ohio Rr. Co. wird im Umtausch gegen alte vom Plan betroffene Werte sofort \$ 11 250 450 u. zur Beschaffung der planmässigen Barerfordernisse einschl. Rückzahlung von Equipment Trust Noten u. Anschaffung neuen Rollmaterials \$ 5 000 000 Toledo-Cincinnati Division Bonds ausgeben, so dass der Gesamtbetrag der ausstehenden u. auszugebenden garantierten Aktien u. fundierten Schuld sich auf \$ 27 586 650 stellen wird. Die jetzt nicht zur Ausgabe gelangenden \$ 18 749 500 bleiben reserviert zur Rückzahlung der vom Plan nicht betroffenen Bonds bei oder vor ihrer Fälligkeit, zum Erwerb bevorrechtigter älterer Bondsausgaben u. für sonstige Zwecke. Die Baltimore & Ohio Rr. Co. soll nach dem Plan die in ihrem Besitz befindlichen Schuldverschreib. der alten Ges. im Gesamtbetrag von \$ 22 695 143 zusammen mit den zu ihrer Sicherung hinterlegten Faustpfändern ausser gewissen zurückzuhaltenden Pfändern im geschätzten Wert von \$ 3 368 000 zurückliefern u. ferner einen genügenden Barbetrag aufbringen, um die zustimmenden General Mortgage Bonds der alten Ges. mit \$ 700.86 per Bond in bar einzulösen. Die Baltimore & Ohio Rr. Co. soll planmässig erhalten: 1) das gesamte A.-K. der neuen Ges., 2) Adjustment u. Improvement Mortgage Bonds der neuen Ges. im Betrage von \$ 20 000 000. Demgemäss würde die Baltimore & Ohio Rr. Co. nach dem Plan Werte der neuen Ges. in Höhe von \$ 25 000 000 erhalten, während die von ihr im Zusammenhang mit der Cincinnati, Hamilton & Dayton gemachten Kapitalaufwendungen sich auf annähernd \$ 35 892 000 stellen. Die Differenz von \$ 10 892 000 wurde durch Belastung des Gewinn- u. Verlustkts abgebucht.

Bahngebiet: Die Baltimore & Ohio Rr. Co. bildet mit den von ihr kontrollierten Linien ein Eisenbahnnetz von 4539,38 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 and 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