

Dividenden: 1899/1900—1914/15: 9, 0, 0, 0, 8, 8, 6, 8, 9, 8, 8, 8, 9, 10, 6, 10%: 1915 (7½ Monate): 10%; 1916—1917: 16, 16%. Zahlst.: Für die Div. wie für die Oblig.

Kurs: Die ersten Lei 50 000 000 Aktien sind an den Börsen von Berlin, Frankf. a. M., Paris, Amsterdam, Bukarest, Basel, Zürich u. Genf zugelassen. Kurs Ende 1905—1916: In Berlin: 135.75, 130.50, 118, 124.75, 133.75, 129, 126.40, 143.50, 147.20, 137*, —, 175% — In Frankf. a. M.: 135.50, 129.50, 117, 124.50, 133.80, 130, 126.50, 143.50, 147.25, 140*, —, 175%.

Usance: Beim Handel an der Berliner u. Frankfurter Börse werden Lei 100 = M. 80 umgerechnet.

Direktion: Gen.-Direktor Dr. E. G. von Stauss; Direktoren: R. Kirschen, A. Müller, E. Bauer.
Verwaltungsrat: Vors. Arthur von Gwinner, Dir. d. Deutschen Bank, Berlin; stellvertr. Vors. D. S. Nenitzescu, Exz., ehemaliger Minister, Bukarest; sonst. Mitgl.: George J. Boamba, Bukarest; Rechtsanwalt Joan Boamba, Bukarest; E. Heinemann, Direktor der Deutschen Bank, Berlin; H. Kurz, Direktor der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich; K. Perutz, Gen.-Dir. der „Fortuna“, Erdöl-Gesellschaft m. b. H., Wien; Bernhard von Popper-Artberg, Direktor des K. k. priv. Wiener Bank-Vereins, Wien; Dr. E. G. von Stauss, Dir. der Deutschen Bank, Berlin.



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 Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry Co. ging die Kontrolle über diese Bahn v. 1./7. 1909 an die Baltimore & Ohio Eisenbahn über. Die letztere Ges. sollte 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 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.