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 bzw. 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. 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 pro 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. Verlustktoos 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 der ihr gehörigen Baltimore and New York Rr. und ihren Bahnlinien und Stationsanlagen auf Staten Island. Das Betriebsnetz setzte sich zus. Ende Juni 1916: New York Division 5,31, Maryland District 774,26, Pennsylvania District 1186,71, West Virginia District 874,33, Northwest District 713,46, Southwest District 985,31, zus. 4539,38 engl. Meilen.

Aktienbesitz der Baltimore and Ohio Rr. Co.: Die Ges. besass am 30./6. 1916: u. a. \$ 6 065 000 I. Vorz.-Aktien, \$ 14 265 000 II. Vorz.-Aktien, \$ 10 002 500 St.-Aktien der Reading Co., \$ 1 704 800 St.-Aktien der Valley Rr. Company of Virginia.

Kapital: Autorisiert \$ 60 000 000 Vorz.-Aktien und \$ 152 750 000 St.-Aktien, davon ausgegeben am 30./6. 1916: \$ 60 000 000, davon in eigenem Besitz \$ 1 136 818 Vorz.-Aktien und \$ 152 317 468, davon in eigenem Besitz \$ 371 875 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. teilnehmen, 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 am 24./1. 1913 in den Büchern der Ges. eingetragenen Aktionären bis spät 27./2. 1913 zum Preise von 95,50% in der Weise zum Bezuge anzubieten, dass von den neuen Bonds ein Nominalbetrag in Höhe von 30% des Nominalbetrages der eingetragenen Aktien bezogen