

174 Chesapeake and Ohio-Eisenbahngesellschaft. – Chicagoer elektrische Schnellbahnen.

waren ausgegeben für rund 137 Mill. \$. Seit dem Jahre 1909 sind auf das Aktienkapital 4 % Dividende gezahlt worden, bis dahin betrug die Dividende seit 1889 nur 1 %. Am 1. Juli 1910 wurde eine Vierteljahrsdividende von  $1\frac{1}{4}$  % ausgeschüttet. Der Verkehr der Hauptbahn betrug im Jahre 1910:

Anzahl der beförderten Personen . . . . .	4,969.612
" " " Personenmeilen . . . . .	226,715.956
" " " Güter t . . . . .	22,892.229
" " " Güter t/meilen . . . . .	6,123.134.8/5
Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . .	5,002.205 \$
" " " Güterverkehr . . . . .	24,901.200 \$

v. der Leyen.

**Chicago, Burlington and Quincy-Eisenbahn.** Die Bahn ist im Jahre 1849 nach den Gesetzen des Staates Illinois als Aurora-Branch Cy konzessioniert worden, am 17. Februar 1855 hat sie ihren jetzigen Namen angenommen, die erste kleine Strecke von Galena nach Mendota (60 km) war im Jahre 1853 fertiggestellt. Die Bahn hat sich im Laufe der Jahre durch den Bau und den Erwerb einer großen Anzahl kleinerer Strecken erweitert, der Gesamtumfang ihres Hauptnetzes stellte sich am 1. Juli 1911 auf 14.609 km. Hierzu kamen noch von ihr beherrschten Eisenbahnen im Gesamtumfang von 4361 km, so daß sich der Gesamtumfang des Systems auf 18.970 km beläuft. Die größte der von ihr durch Erwerb der Mehrheit des Aktienbesitzes kontrollierten Bahnen ist die Colorado and Southern Eisenbahn, die mit Zweigbahnen eine Länge von rund 3300 km hat. Das System der Ch. erstreckt sich jetzt von Chicago nördlich nach St. Paul und Minneapolis, südlich nach St. Louis und Metropolis, südwestlich nach Kansas City, westlich nach Denver, Cheyenne, nordwestlich nach Huntley (Montana). Es durchschneidet die Staaten Illinois, Wisconsin, Minnesota, Iowa, Missouri, Kansas, Nebraska, Colorado, Süd-Dacota, Wyoming, Montana.

Das Anlagekapital des Stammunternehmens beträgt rund 461 Mill. \$, darunter 110,839.100 \$ Aktien und 209,856.000 \$ Obligationen. Von den Aktien gehören 107,613.000 \$ der Northern Pacific und der Great Northern Bahn gemeinschaftlich, die den Kaufpreis dafür mit vierprozentigen Bonds ihren beiden Gesellschaften bezahlt haben. Dieser Ankauf steht in Zusammenhang mit Vorgängen, die sich im Jahre 1901 auf der New Yorker-Börse abspielten. Damals hatten die beiden genannten Bahnen die Aktien der Chicago-Burlington and Quincy-Bahn erworben, um diese Bahn mit ihren Netzen zu verschmelzen und sich dadurch eine überragende Stellung in dem ganzen Überlandverkehr zu sichern. Die

Union Pacific-Bahn glaubte, daß hierdurch ihre Stellung in diesem Verkehr geschwächt würde und suchte sich, um dies zu verhindern, in den Besitz der Mehrheit der Aktien der Northern-Pacific-Bahn zu setzen, was eine wilde Spekulation um die Aktien dieser Bahn zur Folge hatte. Die 3 Überlandbahnen vertrugen sich jedoch und gründeten eine Interessengemeinschaft unter der Firma Northern Securities Company, eine Holding Company. Die Rechtsgültigkeit dieser Gemeinschaft wurde angefochten und sie wurde durch ein Urteil des höchsten Gerichtshofes vom 14. März 1904 für ungesetzlich erklärt und aufgelöst. Infolgedessen ist die Verwaltung der Chicago, Burlington and Quincy-Eisenbahn eine äußerlich selbständige geblieben, obgleich fast alle ihre Aktien in den Händen der beiden anderen Gesellschaften sich befinden (vgl. den Artikel Northern Securities Company).

Die Chicago, Burlington and Quincy-Eisenbahn lebt in durchaus gesunden finanziellen Verhältnissen. In den letzten Jahren hat sie regelmäßig eine Dividende von 8 % gezahlt. Im Jahre 1910 hat sie 21,512.255 Personen und 1.189,871.613 Personenmeilen, 27,867.618 t Güter und 7.435,144.216 Gütertonnenmeilen gefahren. Die Gesamtverkehrseinnahmen betrugen 87,869.517 \$, die Ausgaben 63,010.965 \$.

Das Anlagekapital der Colorado and Southern-Eisenbahn beträgt rund 123 Mill. \$, wovon 48 Mill. \$ Aktien und 60 Mill. \$ Bonds. Sie beförderte 3,560.637 Reisende und 159,880.114 Personenmeilen, sowie 8,356.910 t Güter und 1.249,390.375 Gütertonnenmeilen. Die Gesamteinnahmen betrugen rund 16 \$ Mill. \$, die Gesamtausgaben rund 11 Mill. \$. An Dividenden wurden bezahlt 4 % für die Vorzugsaktien und 2 % für die gewöhnlichen Aktien.

v. der Leyen.

**Chicagoer elektrische Schnellbahnen.**

Chicago besitzt ein Netz elektrischer Hochbahnen, die gemäß Abb. 133 als Halbmesserslinien auf einer 3·2 km langen gemeinsamen Schleife (Union loop) (Abb. 134) den Kern der Stadt durchziehen, zum Teil außerdem vor der Schleife in Kopfbahnhöfen endigen. Das Netz setzt sich zusammen aus den Linien der Südseitehochbahn, der Metropolitan-Westseitehochbahn, der Chicago- und Oak Park-Hochbahn, der Nordwesthochbahn, der Unionhochbahn (Schleife) und kurzen Strecken einiger zur Herstellung der Anschlüsse gebildeten Hilfsgesellschaften. Die Nordwesthochbahn besitzt die Mehrheit des Aktienkapitals der Oak Park-Gesellschaft und das gesamte Aktienkapital (6 Mill. Doll.) der Schleifengesellschaft. Die übrigen Gesellschaften zahlen