

Chicagoer elektrische Schnellbahnen. – Chicagoer Güteruntergrundbahn. 177

samtverkehrs die geeignetsten Maßnahmen treffen zu können, wird zurzeit darauf hin- Das Wirtschaftsergebnis der elektrischen Schnellbahnen stellte sich im Jahre 1910, ehe

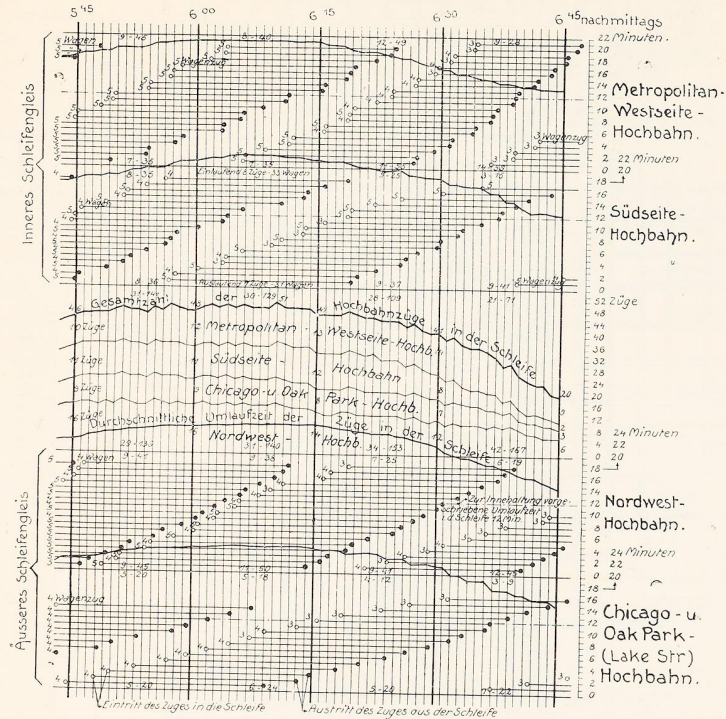


Abb. 136. Beispiel für die Zugbelastung in der Schleife.

gearbeitet, dem Hochbahnunternehmen auch die Verschmelzung erfolgte (für die Oak Park die Straßenbahnen einzuverleiben. im Jahre 1909), wie folgt:

Bahn	Jahr	Gleislänge km	Roheinnahme Dollar	Reinüberschuß Dollar	Ausstehendes Kapital	
					Schuldkapital Dollar	Aktienkapital Dollar
Südseitehochbahn	1910	78.0	2,457.490	710.288	8,000.000	10,231.400
Westseitehochbahn	1910	82.9	3,078.715	1,019.260	15,000.000	16,500.000
Chicago- und Oak Park-Hochbahn	1909	19.4	825.453	308.443	6,350.000	10,000.000
Nordwesthochbahn	1910	82.1	2,632.040	1,331.975	22,484.000	10,000.000

Kemmann.

Chicagoer Güteruntergrundbahn. Chicago besitzt ein Netz unterirdischer schmalpuriger Güterbahnen von 97 km Gleislänge (1912), die sich über das ganze Geschäftiertel verzweigen (Abb. 137) und zwecks Abend Zufuhr von Gütern Anschlüsse mit 26

Hauptgüterbahnhöfen, allen Personenbahnhöfen und einer außerordentlich großen Zahl gewerblicher und öffentlicher Anlagen und Anstalten besitzen. Unter den ersteren sind zu nennen Kraftwerke, Fabriken, Lagerhäuser, Warenhäuser für Groß- und Einzelverkauf,

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 2. Aufl. III.