

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Band: 2 (1909-1910)

Heft: 15

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

einer riesigen Weiterentwicklung fähig sein wird, sobald nur erst die Bahn vorhanden ist, welche in ebensoviel Stunden, wie heut Tage erforderlich sind, den Weg zwischen dem Zweistromland und der Küste des Mittelmeers überwinden soll. Diese Bahn ist bekanntlich im Bau und die vielgenannte deutsche Bagdadbahn, die, vom Bosphorus kommend, im Frühjahr 1909 begonnen hat, den Cilicischen Taurus zu überschreiten, wird zuverlässig — daran ist nach den neuesten Ereignissen ein Zweifel nicht mehr möglich — binnen wenigen Jahren ins Land Mesopotamien eindringen und den Städten Mossul, Bagdad usw. die ersehnte Schienenverbindung gen Westen bescheren.

Wenn dieser Zeitpunkt gekommen, so wird auch der Moment da sein, an eine Verwirklichung der grossen wasserwirtschaftlichen Probleme heranzugehen, die eine Wiederbelebung der alten, versunkenen Herrlichkeit zur Folge haben müssen. Was Mesopotamien einst der Menschheit gewesen ist, war lediglich ein Geschenk des segnenden Wassers. Staunend erfahren wir aus alten Quellen von den grossen Schiffahrts- und Bewässerungskanälen, die dereinst das Land nach allen Richtungen durchzogen und deren Gesamtumfang sich auf nicht weniger als rund 120,000 km Länge belaufen haben dürfte. Allein König Nebukadnezar soll im oberen Teile des Zweistromlandes vier grosse Schiffskanäle zwischen den beiden Hauptströmen angelegt haben, Kanäle, deren grösster, wie es heisst, sogar für Seeschiffe befahrbar war. Ein ungeheurer Stausee im Euphrat, der sogenannte Nitokris-See, der die vom Strom in 22 Tagen herbeigewälzte Wassermenge aufzunehmen vermochte, speiste einen grossen Teil der Kanäle und bewirkte wahre Wunder in wirtschaftlicher Beziehung. Zweimal konnte in dem glücklichen Lande geerntet werden, Weizen und Gerste gaben 2—300-fältigen Ertrag, Orangenbäume und Dattelpalmen, die „Lebensbäume“ der Bibel, gediehen in üppiger Fülle. Selbst im Mittelalter, als der Niedergang schon merklich war, soll das Land jährlich noch 235 Millionen Mark an Steuern aufgebracht haben!

Jetzt soll das Land Mesopotamien, das heute nur etwa 4¹/₂ Millionen Menschen mühsam ernährt, obwohl noch zur Kalifenzeit die Stadt Bagdad allein 2 Millionen Einwohner gezählt haben muss, wieder in den Stand gesetzt werden, eine Bevölkerung von 20—30 Millionen Seelen aufzunehmen und zu erhalten. — Seit langer Zeit sind besonders die Engländer eifrig damit beschäftigt, die wasserwirtschaftlichen Fragen Mesopotamiens aufs eingehendste zu studieren. In jüngster Zeit hat speziell Sir William Willcocks, der sich schon durch seine Tätigkeit in Ägypten, beim Bau der riesenhaften Sperre von Assuan, einen geachteten Namen verschafft hat, technische Projekte zur Wiedererschliessung Mesopotamiens für die Weltwirtschaft ausgearbeitet. Mit

Hilfe von gewaltigen Staudämmen, welche die Fluten des Euphrat und Tigris ansammeln und somit das Zwischenstromland bewässern soll, denkt Willcocks ein Gebiet von 55,000 km² ausreichend bewässern zu können. Willcocks' Anregungen haben bei den neuen Machthabern der türkischen Regierung, in deren Auftrag er die Verhältnisse in Mesopotamien untersuchte, grossen Anklang gefunden, denn schon hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Offerten eingefordert für Herstellung je eines Staudammes bei Hindije am Euphrat und bei Kalaat Felydja am selben Fluss.

Zur Durchführung der Willcocks'schen Vorschläge bedarf einer Geldsumme von nicht weniger als 12¹/₂ Milliarden Franken. — Immerhin braucht nur ein verhältnismässig geringer Bruchteil davon wirklich ausgegeben zu werden, denn man darf erwarten, dass bei langsamem aber systematischem Vorgehen der sich steigende Reingewinn genügend Überschüsse abwerfen wird, um in einer Reihe von Jahrzehnten die ganze riesige Summe mit relativ kleinem Aufwand herauszuwirtschaften. Sollte tatsächlich die wirtschaftliche Neuerschliessung Mesopotamiens in Angriff genommen werden — und die Haltung der türkischen Regierung in jüngster Zeit lässt darauf schliessen, dass sie fest dazu entschlossen ist — so steht hier zweifellos die gewaltigste wirtschaftstechnische Aufgabe bevor, an die sich die Menschheit jemals herangewagt hat!

WASSERRECHT

Schiffahrtsabgaben auf deutschen Flüssen. Die Gesetzesvorlage über die Einführung der Schiffahrtsabgaben auf deutschen Flüssen ist nunmehr den Regierungen der Einzelstaaten zugestellt worden. Man erwartet, dass das Gesetz im Bundesrat bis Mitte Mai zur Annahme gelangen und dass auch der Reichstag dessen Behandlung beschleunigen werde, so dass es bis zum 1. April 1911 in Kraft erklärt werden könnte. Gleichzeitig sind auch zwischen Preussen und Bayern die Vorverhandlungen über Errichtung des Schiffahrtskanals Donau-Main-Rhein eingeleitet worden. Preussen soll an dem von ihm zu übernehmenden Kanalanteil im Jahre 1912 unterhalb Aschaffenburg die Arbeiten beginnen. Sofort nach der Behandlung der Gesetzesvorlage durch den Reichstag wird dem bayrischen Parlament die Baukostenforderung für den Schiffahrtskanal zugehen.

Schiffahrt und Kanalbauten

Augster Schleuse. Der in der letzten Nummer unserer Zeitschrift mitgeteilte Antrag der Regierung des Kantons Baselstadt über den Bau der Augster Schleuse wurde vom Grossen Rat einstimmig angenommen. Damit ist dieses für die Entwicklung der Rheinschiffahrt so überaus wichtige Werk endgültig gesichert, ein grosses Hindernis aus dem Wege geräumt.

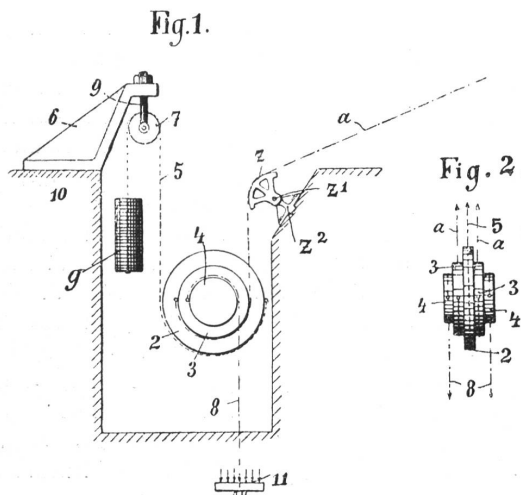
PATENTWESEN

Schweizerische Patente.

(Auszug aus den Veröffentlichungen vom 16. April 1910.)

Einrichtung zum Entlasten von Tragwerken, insbesondere von Brücken. Hauptpatent Nr. 46679. O. Thomas, Grünberg (Schlesien).

Der Gegenstand vorliegender Erfindung ist auf der Zeichnung beispielsweise dargestellt.



Zwei Entlastungskabel *a*, welche mit dem nicht dargestellten Überbau durch feste Hängeeisen verbunden sind, erstrecken sich über ein mit Kippzapfen *z*¹ versehenes Stützenpendellager *z*, das in einem Bock *z*² gelagert ist, und sind mit den Rollen 3 einer Rollengruppe 2, 3, 4 verbunden.

Von den starr zusammenhängenden, auf keiner Achse sitzenden Rollen 2, 3, 4 ist die Rolle 2 in der Mitte von grösstem Durchmesser. Zu beiden Seiten dieser Rolle 2 liegt je eine der Rollen 3 von kleinerem Durchmesser, an die sich je eine Rolle 4 von noch kleinerem Durchmesser anschliesst. An der mittlern Rolle 2 ist die Kette 5 befestigt, die über eine Rolle 7 läuft und ein Spangengewicht *g* trägt. An den Rollen 4 sind zwei Ketten 8 befestigt, die mittelst einer Ankerplatte 11 im Mauerwerk 10 verankert sind. Die Ketten 8 lassen ein Wälzen der Rollen 2, 3, 4 zu, so dass die Rollengruppe sich auf- und abwärts bewegen kann. Das Mass der Kabelspannung und somit auch der Entlastung des Überbaues hängt, ausser von der Grösse des Spangengewichtes *g* vom Übersetzungsverhältnis der Rollen ab, wenn die Reibung unberücksichtigt gelassen wird.

Die Wirkungsweise der Einrichtung ist folgende: Unter der Wirkung der Verkehrslast biegt sich der Überbau durch und zieht die Entlastungskabel *a* nach sich, wobei eine Drehung des Stützenpendels *z* (Fig. 1) eintritt und die Kabel *a* sich von den Rollen 3 abwickeln. Die Rollen 2, 3, 4 drehen sich dabei links herum, so dass sich die Ketten 8 und 5 aufwickeln, was das Sinken der Rollen 2, 3, 4 und das Heben des Gewichtes *g* zur Folge hat. Durch das Abwickeln der Kabel *a* und das Aufwickeln der Kette 8 wird der Durchgang der Kabel *a* grösser; sie können also, ohne dass ihre Spannung nennenswert geändert wird, den Bewegungen des durch den Verkehr belasteten Überbaues folgen.

Zur Vermeidung von Stosswirkungen kann zwischen dem Gewicht *g* und der Kette 5 eine Feder eingeschaltet sein.

Die Einrichtung kann besonders auch zur Entlastung von Drehbrücken und zum Abheben ihrer Enden vorteilhaft Verwendung finden.

(Auszüge aus den Eintragungen vom 15. und 31. März 1910.)

Kl. 9b, Nr. 46942. 2. März 1909. — Sinkkasten mit Schlammweimer und Überlaufrohr. — Geigersche Fabrik für Strassen- und Haus-Entwässerungsartikel G. m. b. H. Karlsruhe.

Kl. 111a, Nr. 47035. 3. April 1909. — Betonsockel für Leitungsmaste. — Anton Schätz, Ingenieur, Mittererstrasse 1, München, und Leopold Fein, Architekt, Solothurn.

Kl. 128a, 47061. 1. Februar 1909. — Signalförderung an Schiffen zur Anzeige von denselben drohenden Gefahren. — Hermann Groth, Molkereibesitzer, Peest (Deutschland).

Zeitschriften-Rundschau

Zeitschrift für Binnen-Schifffahrt.

Nr. 8: Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie. — Schwabe, Zur Frage der Einführung von Schiffsabgaben auf dem Rhein. (Es wird darin der Ausbau der Grossschifffahrt bis in den Bodensee und die auch für den Mittel- und Niederrhein mit grossem Interesse begleitete Benutzung des Bodensees als Staubecken verlangt.) — Einige interessante Verwendungen von Motorbooten.

Die weisse Kohle.

Nr. 11: Otto, Industrie und Wasserkraft. — Wasserkräfte Bayerns. — Ausnutzung kleiner Wasserkräfte für die Landwirtschaft. — Kraftaufspeicherung in hydro-elektrischen Zentralen mittelst Zentrifugalpumpen.

Nr. 12: Stumpf, Über die Ausnutzung der Isar- und Loisachwasserkräfte im Nachgang zu den Betrachtungen über das Waldenseeprojekt. — Zinsmeister, Über deutsche Handels- und Verkehrspolitik.

Zeitschrift für die gesamte Wasserwirtschaft.

Nr. 7: Ramisch, Über neue Gesichtspunkte für die Beurteilung der Standsicherheit von Talsperrenmauern. — Halbfass, Über den Wert der deutschen Binnenschifffahrt. — Kretz, Vortrag über die Ausnutzung des Rheins für Industrie und Schifffahrt.

Nr. 8: Schmidt, Die Zweiteilung der Wasserläufe. — Die Rheinschiffsabgaben (mit Tabellen). — Entwurf eines badischen Wassergesetzes. — Kohler, Über die neueren Quellen- und Grundwassertheorien.

Das Schiff.

Nr. 1563/64: Motorboote im Rheingebiet-Schiffbau und Reederei in Deutschland.

Nr. 1566: Statistik der Binnenschifffahrt auf dem Rhein.

Nr. 1568: Die Neckarkanalisation.

Nr. 1569: Verkehrsfeindliche Binnenschifffahrts-Politik.

Das Rheinschiff.

Nr. 15: Elsass-Lothringen und die Rheinschiffsabgaben.

Nr. 16: Von der Schiffbarmachung des Rheins von Konstanz bis Basel. — Die Oberrheinschifffahrt und die Neckarkanalisation.

Nr. 17: Der Führer einer Rheinfähre bedarf kein Rheinschifferpatent.

Der Rhein.

Nr. 14: Verkehrsziffern der wichtigsten Rheinfähren für die Jahre 1908 und 1910.

Nr. 16: Der heutige Stand der Oberrheinregulierung.

Die Wasserkraft.

Nr. 8: Über die Reformbedürftigkeit einiger Bestimmungen unseres Wasserrechtsgesetzes betreffend die rechtliche Eigenschaft der Gewässer und insbesondere des Grundwassers (von Swetz). — Badische Wassergesetzgebung. — Die Wasserwirtschaftspolitik Schwedens.

Nr. 9: Eine beachtenswerte Parallele (zur Gründung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes). — Grundwasser und Wasserrecht (Dr. Schreiber). — Konrad, Die österreichischen Alpenwasserkräfte. — Ellenbogen, Wasserkraft- oder Dampfzentralen. — Snell, Die Bedeutung der Wasserkräfte für Überlandzentralen.

Schweizer Umschau.

Nr. 13: Dr. Bertschinger, Die neuesten Phasen der Eisenbahn- und Schiffahrtspolitik.

Dr. A. Hautle-Hättenschwiller.

Verschiedene Mitteilungen

Elektrifizierung der Bundesbahnen. Über den Stand des Problems der Elektrifizierung der Bundesbahnen bringt der jüngste Quartalsbericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat einige Mitteilungen von Interesse:

„Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir für das Jahr 1910, wie in den Vorjahren, einen Beitrag von 10,000 Franken bewilligt. Weil der Stand der finanziellen Mittel es erlaubte, wurde pro 1909 nur der ordentliche Beitrag von 500 Franken eingefordert. Infolge Verstaatlichung der Gotthardbahn ist diese als selbstständiges Mitglied der Kommission zurückgetreten; sie bestand auf Ende 1909 aus 22 Mitgliedern. Der Abschluss der programmässigen Arbeiten der Studienkommission wurde im Berichtsjahre dadurch aufgehalten, dass sich die zuerst angenommenen fahrdienstlichen Grundlagen und Bedingungen für den elektrischen Betrieb als zu weitgehend erwiesen, indem sie namentlich zu hohe Anforderungen an die Kraftbeschaffung stellten. Es hat deshalb eine Revision dieser Grundlagen und Bedingungen im Sinne der Herabsetzung der Forderungen stattgefunden. An Hand dieser revidierten Grundlagen ist dann wieder an die Aufstellung von Projekten und Kostenvorschlägen für bestimmte typische Fälle der elektrischen Traktion gegangen worden (Gotthardlinie und Kreis II).

Wie schon im Berichte für das II. Quartal 1909 mitgeteilt wurde, haben wir der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen Auskunft gegeben über den Kraftbedarf für die elektrische Zugsförderung auf der Strecke Iselle-Modossola. Unser Kraftanspruch wurde jedoch als zu weitgehend bezeichnet, worauf wir ihn, soweit es möglich schien, reduzierten. Mit diesem reduzierten Anspruche hat sich die italienische Staatsbahn einverstanden erklärt und im fernern darauf hingewiesen, dass die weitere Verfolgung der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf der genannten Strecke davon abhängt, dass unsere Verwaltung in eine erhebliche Herabsetzung der Traktionsentschädigung einwilligt. Um über diesen Punkt ebenfalls zu einer Einigung zu gelangen, wurde die Abhaltung einer Konferenz vereinbart, welche jedoch im Berichtsquartal nicht mehr stattgefunden hat.

Auf eine Anfrage der Firmen Brown, Boveri & Cie. und „Motor“ in Baden, Maschinenfabrik Oerlikon und Locher & Cie. in Zürich, dahingehend, ob wir ihnen die Bearbeitung der Wasserkraftprojekte für die Elektrifizierung der Gotthardlinie auf Grundlage zu vereinbarenden Bedingungen übertragen würden, haben wir geantwortet, dass in Aussicht genommen sei, die für die Projektierung der Kraftwerke zur Elektrifizierung der Gotthardbahn notwendigen ergänzenden Planaufnahmen auf Grundlage einer öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.“

Geschäftliche Notizen

Die Bernischen Kraftwerke A.-G. in Bern (vormals Vereinigte Kander- und Hagneck-Werke A.-G.) legen ihren Aktionären den siebenten Geschäftsbericht vor; er bietet ein

erfreuliches Bild der Tätigkeit dieser Kraftanlagen, deren Leitungs- und Verteilungsnetze fast den gesamten Kanton Bern von Aseltwald, Leuk, Kandergrund und Adelboden bis hinauf in den Berner- und Neuenburger-Jura umspannen. 228 Ortschaften sind angeschlossen. In 110 Ortschaften liefern die Werke die Kraft direkt an die Abonnenten, deren Zahl nunmehr auf 3118 angestiegen ist und sich innert 5 Jahren verdreifacht hat. Und dabei langen täglich noch Ansuchen um Abgabe elektrischer Energie aus allen Teilen des Kantons ein. Die aus der Zuleitung der Simme zum Spiezwerk gewonnene Kraft ist bereits wieder vollständig verkauft und noch dieses Jahr wird in Kandergrund eine neue Kraftzentrale eröffnet, welche vorläufig vier Maschinensätze von je 3200 bis 4000 Pferdekkräfte erhalten soll.

Im Mittelpunkt eines neuen auf fünf Jahre verteilten Bauprogramms steht die Errichtung eines neuen grossen Kraftwerkes bei Kallnach, wo die Gesellschaft berechtigt ist, bis zu 60 m³ Wasser per Sekunde der Aare zu entnehmen, die Baukosten sind auf 8,242,000 Franken veranschlagt. Im weitern sieht das Bauprogramm vor: Vollendung des Ausbaues der Zentrale Spiez, Fertigstellung des Elektrizitätswerkes Kandergrund, Ergänzungsbauten in Hagneck und die Erweiterung der Verteilungsanlagen. Zur Durchführung dieses Programms hat die Gesellschaft ein zu 4 1/4 % verzinsliches Anleihen von 16 Millionen Franken kontrahiert.

Die Leistungsfähigkeit der beiden Zentralen in Spiez und Hagneck, welche durch eine Verbindungsleitung sich gegenseitig zu unterstützen in der Lage sind, beträgt mit im Ganzen 13 Generatoren total 14,800 KW, und es haben diese beiden Zentralen im Jahre 1909 47,138,140 KW-Std. als Jahresarbeit geleistet. Der Gesamtanschluss im Jahre 1909 war 18,167 KW gegenüber 15,050 KW im Vorjahre, was einer Zunahme von 20 % entspricht. 108 das Werk sind 1088 Motoren angeschlossen, wozu noch 334 Motoren in der Stadt Biel hinzukommen, welche hauptsächlich der Uhrenindustrie dienen.

Fahrbare landwirtschaftliche Motoren sind bis jetzt 30 in den eigenen Verteilungsanlagen der Gesellschaft montiert, und es spricht die Verwaltung die bestimmte Zuversicht aus, dass deren Zahl mit dem in nächster Zeit zu erlassenden neuen Tarif für Einzelabonnenten noch bedeutend wachsen werde. Im Berichte finden sich auch Abbildungen eines zweirädrigen fahrbaren Motors vor, der von Herrn Gürtler, Betriebsleiter in Bern, konstruiert wurde.

Der Gesamtumsatz im Soll und Haben erreicht den Betrag von rund 40 Millionen Franken und es erfordert die Verzinsung des Obligationenkapitals die Summe von 482,000 Franken. An Immobilien, Leitungen und Verteilungsanlagen, Mobilien etc. wurden 67,573 Franken abgeschrieben, an den Wertschriften 15,400 Franken und an den Anleihekosten 54,221 Franken oder im Ganzen 137,195 Franken. Mit den diesjährigen Abschreibungen werden alsdann total 1,681,408 Franken abgeschrieben worden sein. Wie letztes Jahr beantragt auch für das Jahr 1909 die Verwaltung, dem Amortisationsfonds die grosse Summe von 350,000 Franken zuzuweisen; damit erreicht dieser Fonds den Betrag von 700,000 Franken. Im weitern werden 70,000 Franken dem Reservefonds zugewiesen (Bestand am 31. Dezember 1909 220,000 Franken und Spezial-Reservefonds von 103,228 Franken), 20,000 Franken dem Erneuerungsfonds (120,000 Franken pro Ende Dezember 1909) und 30,000 Franken dem Pensions- und Hilfsfonds (Bestand 90,000 Franken Ende Dezember 1909) zugeteilt. Schliesslich erhalten die Aktionäre eine Dividende von 4 1/2 %, wozu der Betrag von 450,000 Franken erforderlich ist. Vom Reingewinn von Fr. 946,938.25 werden Fr. 14,244.45 auf neue Rechnung vorgetragen. Das Aktienkapital beträgt 10,000,000 Franken, wozu noch 12,000,000 Franken an Obligationen kommen.

Wasser- und Elektrizitätswerk La Goule (St. Imier). Die Aktionärversammlung der Gesellschaft beschloss, eine Dividende von 5 % auszurichten.



Aktiengesellschaft Kraftübertragungswerke Rheinfelden

Aktiva.

Bilanz für das fünfzehnte Geschäftsjahr, abgeschlossen per 31. Dezember 1909.

Passiva.

	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
An Wasserwerk-Anlage-Konto			3 475 162	64	Per Aktienkapital-Konto A.	6 000 000	—		
„ Generator-Stations-Konto			1 246 225	74	„ B. bis				
„ Konto Dampfreserve-Anlage Rhein-					„ (Ende 1911 nur auf 5% Divi-			10 000 000	—
felden	789 357	18			divende berechtigt)	4 000 000	—		
„ Abschreibung	46 062	10	743 295	08	„ Obligationen-Kapital-Konto			3 864 510	—
„ Konto Dampfreserve-Anlage					„ Emission I				
Wyhlen			1 116 754	20	„ Obligationen-Kapital-Konto			4 050 000	—
„ Leitungsnetz-Konto			4 544 610	22	„ Emission II				
„ Transformatoren-Konto	635 836	03			„ Obligationen - Auslosungs - Konto				
„ Spezial-Abschreibung	50 000	—	585 836	03	„ (noch nicht zur Einlösung ein-				
„ Gebäude-Konto			664 761	49	„ gereicht)			825	91
„ Badisches Industrie-Terrain					„ Dividenden-Konto (noch nicht				
Konto			673 089	90	„ eingelöste Dividenden)			1 130	—
„ Schweiz. Industrie-Terrain-Konto			305 451	67	„ Grundstück-Hypotheken-Konto .			80 971	66
„ Wasserversorgungs-Konto					„ Gesetzlicher Reservefonds-Konto			520 339	40
„ Badisch. Industrie Terrain	223 175	46			„ Erneuerungsfonds-Konto			1 000 000	—
„ Abschreibung	3 000	—	220 175	46	„ Wasserkraftanlage-Amortisations-				
„ Inventarium-Konto	90 104	97			„ Konto			141 547	32
„ Abschreibung	16 777	94	73 327	03	„ Fonds für Wohlfahrts-Einrich-				
„ Betriebs-Materialien-Konto			162 725	12	„ tungen			35 000	—
„ Versicherungs-Konto (vorausbe-					„ Obligationen-Zinsen-Konto			150 046	42
zahlte Prämien)			7 651	46	„ Konto-Korrent-Konto				
„ Waren-Konto	204 141	32			„ (Kreditoren)			821 457	40
„ Abschreibung	5 000	—	199 141	32	„ Gewinn- und Verlust-Konto			776 476	10
„ Elektrizitäts-Messer-Konto	64 509	50							
„ Abschreibung	10 000	—	54 509	50					
„ Wasserwerk-Anlage Wyhlen,									
„ Bau-Konto			2 551 424	43					
„ Kassa-Konto			28 895	86					
„ Konto-Korrent-Konto (Debitoren):									
„ Bankguthaben	3 851 976	73							
„ Sonstige Debitoren	937 290	33	4 789 267	06					
			21 442 304	21				21 442 304	21

Debet.

Gewinn- und Verlust-Konto per 31. Dezember 1909.

Credit.

	Mk.	Pf.	Mk.	Pf.		Mk.	Pf.	Mk.	Pf.
An Inventarium-Konto:					Per Gewinn-Vortrag von 1908			34 125	95
„ Abschreibung auf Mk. 90,104.97			16 777	94	„ Allgemeines Betriebs-Konto			1 173 081	08
„ Elektrizitäts-Messer-Konto:					„ Gewinn aus Terrain-Besitz			23 784	38
„ Abschreibung			10 000	—	„ Wasserversorgungs - Konto				
„ Transformatoren-Konto:					„ Badisches Industrie-Terrain, Be-			12 354	93
„ Spezial-Abschreibung			50 000	—	„ triebs-Konto			295 755	99
„ Waren-Konto:					„ Zinsen-Konto			19 761	49
„ Abschreibung			5 000	—	„ Waren-Konto				
„ Wasserversorgungs - Konto									
„ Badisches Industrie-Terrain:									
„ Abschreibung			3 000	—					
„ Konto Dampfreserve-Anlage Rhein-									
„ felden:									
„ Abschreibung			46 062	10					
„ Erneuerungsfonds-Konto:									
„ Einlage	68 710	50							
„ abzüglich Entnahme von 1909	30 710	50	38 000	—					
„ Wasserkraftanlage-Amortisations-									
„ Konto:									
„ Einlage			10 000	—					
„ Fonds für Wohlfahrts-Einrich-									
„ tungen:									
„ Einlage			10 000	—					
„ Obligationen-Zinsen-Konto			356 152	95					
„ Handlungs-Unkosten-Konto			237 394	73					
„ Bilanz-Konto									
„ Reingewinn			776 476	10					
			1 558 863	82				1 558 863	82

In der heutigen Generalversammlung unserer Aktionäre wurde die **Dividende** für das Geschäftsjahr 1909: für die alten Aktien Nr. 1—6000 auf 8% d. h. auf **Mk. 80.—**, für die jungen Aktien Nr. 6001—10 000 auf 5% d. h. **Mk. 50.—** festgesetzt.

Die Zahlung der Dividende erfolgt gegen Einlieferung der Dividendenscheine Nr. 13 für die alten und Nr. 2 für die jungen Aktien in **Badisch Rheinfelden**: an der Kasse unserer Gesellschaft, in **Berlin**: bei der Berliner Handelsgesellschaft, bei der Deutschen Bank, beim Bankhaus Delbrück Leo & Cie., bei der Nationalbank für Deutschland, in **Frankfurt a. M.**: beim Bankhaus Gebrüder Sulzbach, bei der Frankfurter Filiale der Deutschen Bank, in **Zürich**: bei der Schweizerischen Kreditanstalt, beim Schweizerischen Bankverein, in **Basel**: bei der Schweizerischen Kreditanstalt, beim Schweizerischen Bankverein und bei der Aktiengesellschaft von Speyr & Cie., in **Genf**: bei der Schweizerischen Kreditanstalt.

BADISCH-RHEINFELDEN, den 4. Mai 1910.

Kraftübertragungswerke Rheinfelden

Der Vorstand: **Dr. Emil Frey.**