

# Neckar-Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (14a) Stuttgart-N., Panoramastraße 33

Fernruf: 9 00 75.

Postscheckkonto: Stuttgart Nr. 27600.

**Bankverbindungen:** Landeszentralbank von Württemberg-Baden, Stuttgart (Nr. 5/8186); Südwestbank, Stuttgart (Nr. 34192); Allgemeine Bankgesellschaft, Stuttgart (Nr. 21512); Württ. Bank, Stuttgart (Nr. 791); Städt. Girokasse, Stuttgart (Nr. 13200); Handels- und Gewerbebank Heilbronn A.-G., Heilbronn (Nr. 8955).

**Gründung:** Die Gesellschaft wurde gegründet unter Mitwirkung des Reiches sowie der Länder Württemberg, Baden und Hessen. Der Gesellschaftsvertrag wurde am 1., 21. Juni und 2. Juli 1921 festgestellt und die Gesellschaft am 5. Nov. 1921 errichtet und am 12. November 1921 in das Handelsregister des Amtsgerichtes Stuttgart-Stadt eingetragen.

**Zweck:** Bau der Großschiffahrtsstraße vom Neckar zur Donau durch Ausbau des Neckars von Mannheim bis Plochingen und durch Herstellung der Verbindung des Neckars mit der Donau sowie der Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken an dieser Wasserstraße. Die Gesellschaft ist berechtigt, ähnliche Unternehmungen zu errichten und sich an solchen, insbesondere dem Bau und Betrieb von Ergänzungskraftwerken und Anlagen zur Verwertung von Wasserkraft zu beteiligen sowie überhaupt alle Geschäfte zu betreiben, die ihr zur Förderung des Unternehmens dienlich erscheinen.

**Vorstand:** Präsident Dr.-Ing. e. h. Otto Konz, Stuttgart, Vorsitz; Oberregierungsrat Walther Schnapper, Stuttgart.

**Aufsichtsrat:** Dr. Friedrich Schiller, Ministerialdirektor (Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes), Offenbach a. M., Vorsitz; Otto Steinmayer, Verkehrsminister, Stuttgart-N., 1. stellv. Vorsitz; Martin Riekert (Präsident der Württ. Landeskreditanstalt), Stuttgart-N., 2. stellv. Vorsitz; Jakob Dobler, Landwirt, Pflugfelden, Krs. Ludwigsburg; Dr. Hermann Ebner, Landrat, Ludwigsburg; Kurt Hartwig (Vorstandsmitglied der Fendel Schiffahrts-Aktiengesellschaft), Mannheim; Hans Hoebel, Ministerialdirektor (Verwaltung für Verkehr des Vereinigten Wirtschaftsgebietes), Offenbach a. M.; Hans Kern (Präsident der Industrie- und Handelskammer Reutlingen), Reutlingen; Dr. Arnulf Klett, Oberbürgermeister, Stuttgart; Dr. Walter Kriege (stellv. Direktor der Verwaltung für Finanzen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes), Bad Homburg v. d. H.; Rudolf Laemmle, Direktor (Leiter der Städt. Sparkasse und Städt. Girokasse), Stuttgart; Paul Meyle, Oberbürgermeister, Heilbronn; Adolf Pirrung, Diplomingenieur (Generaldirektor der Energie-Versorgung Schwaben A.-G.), Stuttgart; Friedrich Riedel, Maschinenmeister in Mannheim-Feudenheim, Kraftwerk (Vorsitzender des Betriebsrats der Neckar-A.-G.); Dr. Carl Schaefer, Fabrikbesitzer (Präsident der Industrie- und Handelskammer Ludwigsburg), Ludwigsburg; Heinr. Schoeller, Diplomingenieur (Vorstandsmitglied des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks A.-G.), Essen; Dr. Franz-Willy Speidel (Geschäftsführer der Reederei Schwaben GmbH. und Vorstand der Schleppschiffahrt auf dem Neckar A.-G.), Heilbronn; Wilhelm Strahinger, Diplomingenieur (Vorstandsmitglied der Hessischen Elektrizitäts-A.-G.), Darmstadt; August Ulloth, Diplomingenieur (Verwaltung für Wirtschaft des Vereinigten Wirtschaftsgebietes) Frankfurt a. M. - Höchst; Dr. Hermann Veit, Wirtschaftsminister, Stuttgart; Dr. Heinrich Kaun, Generaldirektor der Technischen Werke der Stadt Stuttgart; Dr. Friedrich Haux, Fabrikant, Ebingen; Emil Reuss, Ministerialrat, Karlsruhe; Hermann Hesse, Ministerialrat, Darmstadt.

**Abschlußprüfer:** Schwäbische Treuhand-A.-G., Stuttgart.

**Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

**Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:**

Je nom. RM 100.— = 1 Stimme.

**Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:** Die Rohüberschüsse aus den Kraftwerkbetrieben sind vertragsgemäß mit zur Durchführung der Neckarschiffahrtsstraße zu verwenden.

**Zahlstellen:** Gesellschaftskasse Stuttgart.

## Aufbau und Entwicklung

In einem mit dem Reich und den Ländern Württemberg, Baden und Hessen abgeschlossenen Vertrag haben diese der Gesellschaft das Recht zur Ausnutzung der Wasserkräfte des Neckars zwischen Mannheim und Plochingen und zum Bau und Betrieb der hierfür bestimmten Wasserkraftwerke auf die Dauer von 100 Jahren, gerechnet vom 1. Januar 1935 bis

31. Dezember 2034, eingeräumt, wogegen die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen hat, den Neckar auf derselben Strecke zu einer Großschiffahrtsstraße für Schiffe von 1200 t Tragfähigkeit auszubauen und zwar unter Übertragung der Entwurfsbearbeitung und Ausführung an die im Jahre 1920 als Reichsbehörde ins Leben gerufene Wasserstraßendirektion, Stuttgart.

Der Ausbau des Neckars mit Staustufen, Kraftwerken und Schleusen ist soweit durchgeführt, daß von der 202 km langen Gesamtstrecke Mannheim—Plochingen der erste Abschnitt Mannheim—Heilbronn mit 113 km fertiggestellt und am 1. 4. 1937 in die Verwaltung und Unterhaltung des Deutschen Reiches übertragen worden ist. An dieser Strecke sind 11 Staustufen mit 11 Wehren und 11 Schleusen sowie 12 Kraftwerken erbaut worden.

Zum Zwecke der beschleunigten Fertigstellung des Abschnittes Heilbronn—Plochingen wurde im Herbst 1937 zwischen dem Deutschen Reich, dem Land Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Neckar-A.-G. eine Vereinbarung abgeschlossen. Es war geplant, mit besonderer finanzieller Unterstützung des Landes Württemberg und der Stadt Stuttgart den Hafen Stuttgart im Herbst 1944 und Plochingen im Herbst 1946 zu erreichen. Der Ausbruch des Krieges vereitelte die Einhaltung dieses Bauprogrammes; doch war es möglich, die Kraftwerke Aldingen im November 1939, Marbach im März 1941 und Lauffen im Juli 1942 in Betrieb zu nehmen. Für den Ausbau der 89 km langen Strecke sind vorgesehen: 15 Staustufen, 14 Wehre, 15 Schleusen und 12 Kraftwerke. Ausgeführt sind bis auf kleinere Restarbeiten an 3 Staustufen: 8 Staustufen, 8 Wehre, 3 Schleusen und 8 Kraftwerke. Das für die Großschiffahrt erforderliche Fahrwasser mit 35 m Mindestbreite und 2,5 m Mindestdiefe ist auf mehr als der halben Länge der Strecke Heilbronn—Plochingen vorhanden.

Die Erwartungen, die man bei der Gründung der Neckar-A.-G. für die Entwicklung der Schiffahrt durch eine Kanalisierung des Neckars hegte, wurden bei dem ersten Bauabschnitt Mannheim—Heilbronn nicht nur voll erfüllt, sondern weit übertroffen. Während der Gesamtverkehr auf der Strecke Mannheim—Heilbronn in den Jahren 1926—1934 vor der Kanalisierung durchschnittlich nur 324 500 t jährlich betragen hatte, entwickelte er sich nach der Eröffnung der Großschiffahrt bis Heilbronn im Jahre 1935 sprunghaft und erreichte im Jahre 1937 1 958 395 t. In den Jahren 1939, 1940 und 1941 überstieg der Gesamtverkehr die Zweimillionengrenze. In den 19 von der Neckar-A.-G. im Zusammenhang mit der Kanalisierung am Neckar errichteten Kraftwerken werden jährlich durchschnittlich 350 000 000 Kilowatt-Stunden erzeugt. Daneben hat die Gesellschaft rund 1 500 ha Grundfläche der Hochwassergefahr entziehen, besserer Ertragfähigkeit zuführen und für Industrie- und Wohnsiedlung bereitstellen können.

Durch das von der Neckar-A.-G. übernommene Werk wird ein von Mannheim bis Plochingen führender Großschiffahrtsweg von 202 km Länge geschaffen, durch den die württembergische Fertigungsindustrie ihren Bedarf an Rohstoffen von dem Erzeugungsort ohne Umladung ins Herz des Landes leiten und ihre Fertigfabrikation wiederum ohne Umladung bis zu den Seehäfen wird befördern können. Das Unternehmen wird die Grundlage schaffen für eine Verbindung vom Rhein zur Donau über den Neckar und damit eine unmittelbare Verbindung von Westeuropa mit den Donauländern auf dem Wasserwege herstellen. Das Bauprogramm sieht die Erstellung von 26 Staustufen (Wehren und Schleusen) vor. Das Reich sollte die einzelnen Kanalstrecken nach Fertigstellung übernehmen und dann die Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung der Schiffahrtsanlagen tragen.

Die Baukosten der Schiffahrtsstraße Mannheim—Heilbronn (ohne Kraftwerke) haben nach dem Stand vom 31. 12. 1947 rund RM 93,2 Mill. betragen. Der bisherige Aufwand für die Strecke Heilbronn—Plochingen (ohne Kraftwerke) beläuft sich nach dem Stand vom 31. 12. 1947 auf rund RM 57,2 Mill. Über die Finanzierung des 2. Bauabschnittes ist zwischen dem Reich, dem Land Württemberg, der Stadt Stuttgart und der Neckar-A.-G. am 11./17./23. September/12. Oktober 1937 eine Vereinbarung abgeschlossen worden, wonach die Mittel für die Schiffahrtsstraße durch Baudarlehen des Reiches und des Landes Württemberg an die Neckar-A.-G. und zwar  $\frac{2}{3}$  durch das Reich und  $\frac{1}{3}$  durch das Land Württemberg, aufgebracht werden sollen. Auf Grund dieser Vereinbarung wurden der Gesellschaft Mittel für den Bau der Schiffahrtsstraße seit 1947 von der Verwaltung für Verkehr des Ver-