

Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (13b) München 23, Leopoldstraße 28

Drahtanschrift: Intermaria.

Fernschreiber: 063 (München) 851.

Fernruf: 360 93.

Postscheckkonto: München 4 038.

Bankverbindungen: Bayerische Hypotheken- und Wechsel-Bank, München, Nr. 403 993; Bayerische Creditbank, München, Nr. 31 101; Bayerische Staatsbank, München, Nr. 42 403; Bayerische Gemeindebank (Girozentrale), München, Nr. 6 171.

Gründung: Die Gründung erfolgte am 30. Dezember 1921 mit einem Grundkapital von M 900 000 000.—

Dauer: Die Gesellschaft endet mit Ablauf des 31. Dezember 2050. Durch Beschluß der H.-V. kann mit Dreiviertelmehrheit des vertretenen Grundkapitals die Dauer der Gesellschaft über diesen Zeitpunkt hinaus verlängert werden.

Zweck: Ausbau der Großschiffahrtsstraße vom Main bei Aschaffenburg über Bamberg—Nürnberg zur Donau und weiter über Regensburg bis Engelhartszell unterhalb Passau, ferner der Ausbau der oberen Donau zwischen Kelheim und Ulm zur Großschiffahrtsstraße, die Herstellung von Schiff-fahrtsanschlüssen nach Augsburg und München sowie der Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken an diesen Wasserstraßen und die Ausführung sonstiger Bauaufgaben im Auftrag des Reiches.

Vorstand: Franz Hesselberger, Oberregierungsrat, Direktor, Vorsitz (gleichzeitig Treuhänder); Arthur Kaspar, Diplom-Ingenieur, Direktor, ordentliches Vorstandsmitglied; Walter Laub, Direktor, ordentliches Vorstandsmitglied; Wasserstraßendirektor Rudolf Haußmann, Würzburg, ordentliches Vorstandsmitglied.

Aufsichtsrat: (Gewählt in der H.-V. vom 15. 12. 1948)

Dr. Hanns Seidel, Bayer. Staatsminister für Wirtschaft, München, Vorsitz; Dr. Friedrich Schiller, Ministerialdirektor, Verwaltung für Verkehr, Offenbach (Main), 1. stv. Vorsitz; Hanns Hoebel, Ministerialdirektor, Verwaltung für Verkehr, Offenbach (Main), 2. stv. Vorsitz; Franz Fischer, Staatssekretär, Oberste Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern, München; Heinrich Flake, Vorsitz des Main-schiffahrtsunternehmerverbandes, Würzburg; Otto Fromm-knecht, Bayer. Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, München; Dr. Karl Max von Hellingrath, Präsident der Bayer. Staatsbank, München; Dr. Walter Kolb, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt (Main); Dr. Johann Georg Kraus, Bayer. Staatsminister der Finanzen, München; Emil Reuss, Ministerialrat, Landesbezirksdirektion für Finanzen, Karlsruhe; Viktor von Schmiedeberg, Ministerialrat, Verwaltung für Finanzen, Bad Homburg; Kurt Schrempf, Direktor, Bayerische Hypotheken- und Wechsel-Bank, München; Dr. Ludwig Seiermann, Ministerialdirektor, Verwaltung für Verkehr, Offenbach (Main); August Ulloth, Dipl.-Ingenieur, Zentral-lastverteiler, Verwaltung f. Wirtschaft, Frankfurt/M.-Höchst; Adolf Wächter, Geheimer Rat, Höhenkirchen bei München; Josef Wallner, Reeder, Deggendorf; Luitpold Weegmann, Oberbürgermeister der Stadt Bamberg; Dr. Otto Ziebill, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg; Georg Zitzler, Oberbürgermeister der Stadt Regensburg;

mit beratender Stimme:

Fritz Giermann, Oberingenieur, Betriebsratsvorsitzender der Hauptverwaltung der Rhein-Main-Donau AG. München.

Abschlußprüfer: Deutsche Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft München und Süddeutsche Treuhand-Gesellschaft AG., München (je nach 3 Jahren wechselnd).

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Je nom. RM 1 000.— = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:

Über die Verteilung eines Reingewinns beschließt jährlich die H.-V.

Aufbau und Entwicklung

Die Gründung der Gesellschaft erfolgte am 30. Dezember 1921. 1922 wurde mit dem Bau der Kachletstufe begonnen; fertiggestellt im Frühjahr 1928.

1924: Beteiligung an der Rhein-Main-Donau-Canal Co. Ltd., London (1933 infolge Auflösung der Gesellschaft erloschen).

1925: Zur Sicherung des Stromabsatzes gründete die Gesellschaft mit der „Großkraftwerk Franken AG.“ in Nürnberg am 2. Februar 1925 die Betriebsgemeinschaft „Kachlet-Franken G. m. b. H.“, die Betriebe der beiden Gesellschaften umfaßte. (1943 infolge Auflösung der Gesellschaft erloschen; an die Stelle der Betriebsgemeinschaft trat ein Stromlieferungsvertrag).

1927: Die zur Ausführung ihrer Bauten erforderlichen Mittel entnahm die Gesellschaft teils der im Jahre 1925 aufgenommenen Amerika-Anleihe, teils wurden sie vom Reich und von Bayern durch unverzinsliche Darlehen im Betrag von rd. RM 9 000 000.— bereitgestellt. Hierdurch wurde im wesentlichen die Vollendung der Kachletstufe bei Passau ermöglicht.

1928: Abschluß eines Stromlieferungsvertrages mit der „Bayernwerk AG.“, München.

1929: Drei Staustufen oberhalb Aschaffenburg wurden in der Hauptsache fertiggestellt und damit die Schiffahrtsverhältnisse auf einer Strecke von 50 km wesentlich verbessert.

1931: Mit Ablauf des Geschäftsjahres konnte die Gesellschaft auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Es war außerordentlich schwierig, die Bautätigkeit in diesem Jahr der Geldknappheit weiterzuführen. Während die Gesellschaft in den Vorjahren jährlich rd. RM 11 000 000.— für die Fortführung der Großschiffahrtsstraßen aufwenden konnte, ging der Betrag in diesem Jahr durch die Kürzung der Darlehensmittel von Reich und Bayern auf RM 8 500 000.— zurück.

1933: Die Darlehen von Reich und Bayern wurden durch Mittel des Arbeitsbeschaffungsprogramms in beträchtlichem Umfang ergänzt. Ende 1933 wurde ferner der Gesellschaft von der Oeffa ein mittelfristiges 5⁷/₈% Darlehen von RM 4 300 000.— für die Fortführung der Bauten am Main zugesagt.

1934: Nachdem die Baudarlehen des Reiches und Bayerns für das Rechnungsjahr 1934 wieder auf die ursprüngliche Summe von rd. RM 9 000 000.— erhöht worden waren, standen der Gesellschaft für das Baujahr 1934 insgesamt etwa RM 19 000 000.— zur Verfügung, wodurch die weitaus höchste Jahresbausumme seit Gründung der Gesellschaft erreicht wurde.

1935: Die Baudarlehen betrugen wieder rd. RM 9 000 000.—. Dazu kamen noch etwa RM 5 000 000.— unverbrauchte Mittel aus dem Vorjahr.

1936: Die Baudarlehen von Reich und Bayern bezifferten sich wieder auf rund RM 9 000 000.—.

1937: Die Gesellschaft ging im März mit der „Großkraftwerk Franken AG.“, Nürnberg, ein neues Abkommen mit ermäßigten Strompreisen ein. Für die Fortführung der Bauarbeiten an den Staustufen unterhalb Würzburg wurden der Gesellschaft Baudarlehen in Höhe von über RM 12 000 000.— bewilligt. — Zur Finanzierung des Ausbaues der Kraftwerke wurde im August eine 4¹/₂%ige Anleihe in Höhe von nom. RM 15 000 000.— ausgegeben (Kurs 98¹/₄%).

1939: Auf der Strecke Aschaffenburg—Würzburg wurden die Bauarbeiten für die Schiffahrtsanlagen im wesentlichen fertiggestellt. Auch die Kraftwerke waren hier fast sämtlich ausgebaut und im Betrieb. Vier neue Mainkraftwerke konnten im ersten Halbjahr den Betrieb aufnehmen, weitere zwei Werke begannen im Frühjahr 1940 mit der regelmäßigen Stromlieferung.

1940: Begebung einer neuen 4⁰/₁₀-Anleihe im Betrag von RM 6 000 000.— zum Umtausch der 5⁰/₁₀-Goldanleihe von 1923. Die Bauarbeiten konnten trotz der Zeitumstände zum Teil weitergeführt, insbesondere die noch im Bau befindlichen Kraftwerke vollendet und in Betrieb genommen werden, so daß die Gesellschaft nunmehr 16 Wasserkraftwerke betreibt. — Die Stromerzeugung stieg erstmals auf über 1¹/₂ Milliarde kWh. — Kündigung der 5⁰/₁₀-Goldanleihe von 1923 zum 1. Oktober 1940 und der 5⁰/₁₀-Umschuldungsanleihe