Held, Joseph; Brüschwien, Heinrich: Rhein-Main-Donau – Geschichte einer Wasserstrasse Regensburg, 1929: Verlag "Die freie Donau", Druck: Gebrüder Habbel, Regensburg

Die Rhein-Main-Donau-Verbindung in ihrer neuzeitlichen Entwicklung Abschnitt IV mit Abschnitt VI bearbeitet von Dr. Josef Held.

Abschrift: Manfred Kimmig, Burgthann, 2008, teilweise mit Anmerkungen Manfred Kimmig, Steinfeldstrasse 35, 90559 Burgthann, Tel. 09183 4569

Für die Internetpublikation überarbeitet: Hans Grüner, Nürnberg, 2010

VI. Abschnitt

Die Rhein-Main-Donau-AG

§ 10 Die Gründung der Rhein-Main-Donau AG.

1. Die Verhandlungen über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich. Der Abschluss des vorläufigen Staatsvertrages.

Auf Grund des Artikels 97 in Verbindung mit Artikel 171 der deutschen Reichsverfassung gingen am 1. April 1921 die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen in das Eigentum und in die Verwaltung des Reichs über. Nach Artikel 171, Absatz II sollte, soweit bis zum 1. Oktober 1920 noch keine Verständigung über die Bedingungen der Übernahme erzielt worden wären, der Staatsgerichtshof entscheiden. Mit Rücksicht auf diesen Übergang der Wasserstraßen musste daher ein Staatsvertrag geschlossen werden, dessen Vorentwürfe indes in Bayern ernstlichen Widerstand fanden. Diese Widerstände hatten sich auch im Winter 1920/21 noch nicht beseitigen lassen. Eine Einigung in den wesentlichsten Punkten wurde erst im März 1921 erzielt.

Vor allem gestalteten sich die Verhandlungen zwischen dem Reich und den Ländern über die Bedingungen für die Übernahme der Wasserstraßen und über die Fortführung der von den Ländern bisher betriebenen Wasserstraßenbaupolitik ¹⁾ sehr schwierig. Insbesondere hatten sich eine Reihe von zum Teil sehr beachtlichen Meinungsverschiedenheiten über den Umfang der zu übergebenden Wasserstraßen, über den finanziellen Ausgleich, und über die Organisation der künftigen Reichs-Wasserstraßenverwaltung ergeben, da Artikel 97, Absatz 3 der Reichsverfassung den Ländern eine gewisse Einflussnahme auf den Ausbau, den Neubau und der Verwaltung der Wasserstraßen zugesichert hatte. Obwohl am 1. Oktober 1920 noch keine endgültige Verständigung erreicht worden war, sahen die Reichsregierung wie die Länderregierungen zunächst von einer Anrufung des Staatsgerichtshofes ab.

¹⁾ = Vergleiche zu diesen und folgenden Ausführungen den Bericht Dr. von Graßmann´s vom 12. März 1922 an die bayerische Staatsregierung: "Die vorläufigen Vereinbarungen über den Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich".

Erst im Januar 1921, als die Reichsregierung an einer rechtzeitigen Lösung der organisatorischen Fragen ernstlich zweifelte, beschloss sie, sich an den Staatsgerichtshof zu wenden mit dem Antrage, u.a. festzustellen:

1. dass die Wasserstraßen, über deren Übergang bereits mit den Ländern Übereinstimmung bestehe, nebst ihrem Zubehör am 1. April 1921 in das Eigentum und in die Verwaltung des Reichs übergingen; 2. dass die Zuständigkeiten der Landeszentralbehörden hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung, des Betriebs und der Verwaltung der Wasserstraßen ebenfalls am 1. April auf das Reichsverkehrsministerium übergingen und dass im übrigen die Länder verpflichtet seien auf Kosten des Reichs und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums die Verwaltung so lange weiterzuführen, als das Reich hierzu selbst nicht in der Lage sei; und 3. dass es nach dem 1. April Aufgabe und Recht der Reichsregierung sei, die Einrichtung eigener Reichsbehörden vorzunehmen, ohne dabei an die Bedingungen der Länder gebunden zu sein. Von dieser Absicht des Reichs erhielten die Länder erst auf einer vom 11. bis 15. Januar 1921 in Dresden tagenden Konferenz zwischen Reich und Ländern, die sich mit der Verreichlichung der Wasserstraßen beschäftigte, Kenntnis ²⁾ und nahmen zu diesem Antrag der Reichsregierung so- gleich Stellung. Die einmütige Auffassung ging dahin, dass der Anspruch der Reichsregierung auf volle Freiheit in der Gestaltung der künftigen Reichsorganisation von den Ländern nicht anerkannt werden könne und dass auch die Organisation der künftigen Verwaltung einen wesentlichen Teil der Übernahmebedingungen darstelle.

Es wurde deshalb der Beschluss gefasst gegen diese Teile des Antrags der Reichsregierung Widerspruch beim Staatsgerichtshof zu erheben. Im Übrigen erklärten die Länder -einschließlich Bayerns- ihre Bereitschaft mit dem Reiche einen vorläufigen Vertrag abzuschließen, der dem Reich die Übernahme der Wasserstraßen zum 1. April 1921 ermögliche.

In diesem Vertrage sollten die von allen Beteiligten als Wasserstraßen des allgemeinen Verkehrs anerkannten Flüsse, Kanäle und Seewasserstraßen als auf das Reich übergehend aufgenommen und auch eine Regelung der Rechtswirkung des Übergangs (wie Veränderung des Eigentums, Eintritt des Reichs in laufende Verträge, Fortdauer der Landesgesetze), ferner der vorläufigen Verwaltung und der unentbehrlichen Bestimmungen für das in das Reichsverkehrsministerium übertretende Personal der Landesverwaltungen getroffen werden.

²⁾ = Ein Schreiben des Reichsverkehrsministers an den Reichsfinanzminister war nämlich infolge eines Versehens der Kanzlei an den Preußischen Finanzminister geschickt und von diesem bekannt gegeben worden.

Über den finanziellen Ausgleich zwischen dem Reich und den Ländern konnte auf der Dresdner Tagung noch keine Einigung erzielt werden. Es wurde daher beschlossen, die strittigen Fragen in einer neuen Tagung zu behandeln und den Vorvertrag einstweilen ohne Regelung der Finanz- fragen abzuschließen. Ferner kam man überein, die Bestimmungen über die auf das Reich übergehenden Wasserkräfte erst beim Abschluss des endgültigen Vertrages zu treffen. Den Grund dafür bildeten die scharfen Gegensätze, die zwischen Württemberg und Baden wegen der Ausnützung der Neckarwasserkräfte bestanden.

- Am 12. Februar 1921 nahm die bayerische Regierung in einer Note zu dem vom Reichsverkehrsminister am 27. Januar 1921 übermittelten Entwurf eines vorläufigen Staatsvertrages, dessen Grundlagen die in Dresdengetroffenen Vereinbarungen bildeten, Stellung. Diesem Entwurf trat die bayerische Regierung im Wesentlichen bei, machte jedoch ihre Zustimmung von folgenden drei Vorbehalten abhängig.
- 1. Zwischen dem Reich und Bayern muss gleichzeitig ein Vertrag über den Ausbau der Großschifffahrtsstraßen und die Ausnützung der dabei erzielbaren Wasserkräfte geschlossen werden.
- 2. In Bayern muss bei der Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums eine Wasserstraßenabteilung mit ministeriellen Befugnissen errichtet werden.
- 3. Die Bestimmungen des Vertrags über das Personal müssten der Tatsache Rechnung tragen, dass Bayern die Rechtsgültigkeit des sogenannten "Rissperrgesetzes" bestritten hat.

Die von Bayern und Hamburg nachträglich gemachten Vorbehalte bezeichnete die Reichsregierung als unannehmbar ³⁾. Um aber noch einmal einen Versuch zur Herbeiführung einer allseitigen gütlichen Einigung zu machen, lud sie zu einer Verhandlung mit den verantwortlichen Ressortchefs auf den 5. März 1921 nach Berlin ein. In dieser Sitzung und bei einer Vorbesprechung am 3. März legte das Reichsverkehrsministerium auf Wunsch Preußens und einiger anderer Länder einen neuen Vertragsentwurf vor, der über den Rahmen der Dresdner Beschlüsse hinausging und auch eine Regelung hinsichtlich des finanziellen Ausgleichs, ferner der Bestimmungen über die Wasserkräfte und über das Personal zu erreichen suchte.

Auf der Ministerkonferenz vom 5. März ging zunächst die übereinstimmende Auffassung dahin, dass grundsätzlich auf den Boden der Dresdener Beschlüsse zurückgekehrt werden und der Vertragsentwurf eine entsprechende Umgestaltung erfahren müsse. Den in dem Entwurfe enthaltenen Vorschlag des Reichsfinanzministeriums über den finanziellen Ausgleich sah man als ein die Reichsregierung bindendes Angebot an, war sich aber darüber einig, dass dieser Ausgleich erst in dem endgültigen Vertrag seine feste Regelung finden könne.

Der Anspruch Bayerns auf Errichtung einer obersten Reichsstelle in München stieß auf lebhaften Widerspruch des Reichs, Preußens und Badens. Auch hinsichtlich des von Bayern vorgelegten Vertragsentwurfs für den Ausbau der bayerischen Wasserstraßen durch das Reich machte Preußen Einwendungen. Es begehrte insbesondere, dass die süddeutschen Kanalpläne vom Reich nicht besser gestellt würden als der Mittellandkanal und begründete dies mit der Haltung des Reichs gegenüber diesem Kanal. Das Reich hatte nämlich als Voraussetzung für seine eigene Baupflicht beim Mittellandkanal einen Zuschuss der beteiligten Länder im Betrage von einem Drittel des gesamten Bauaufwandes verlangt und die Erfüllung seiner Baupflicht überdies noch ausdrücklich von seiner Finanzlage abhängig gemacht ⁴⁾.

⁴⁾ = Vergleiche Hierzu: Graßman, a.a.O. S. 7; ferner das Schreiben des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten, Oese, vom 22. Februar 1921 an den Reichsverkehrsminister.

Am 5. und 7. des Monats fanden weitere Verhandlungen unter Zuziehung der württembergischen Vertreter über die Vereinbarung betreffend den Ausbau der bayerischen Großschifffahrtsstraße und Errichtung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens statt, die unter weitgehendem Anschluss an die bayerischen Vorschläge zu Ende geführt werden konnten. Dabei wurde allerdings die Grundlage der zum Reichshaushalt von 1920 getroffenen Vereinbarungen im Hinblick auf damals erhobene finanzielle Forderungen der Entente (= die Siegermächte des 1.Weltkrieges) und den erwähnten Anspruch der am Mittellandkanal beteiligten Staaten aufgegeben. Das Reich wollte nur unter Bedingungen wie bei Mittellandkanal seine Baupflicht anerkennen, erklärte sich aber zunächst bereit an dem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen in weitem Maße sich zu beteiligen 5).

Diese Vereinbarungen wurden in der Ministerkonferenz vom 7. März 1921 nochmals ausführlich besprochen und fanden nach längeren Erörterungen die Zustimmung auch der übrigen Länder.

Dagegen konnten die bayerischen Vertreter mit ihrer Forderung hinsichtlich der Organisation der Reichswasserstraßenverwaltung nicht durchdringen, da sowohl der Reichsverkehrsminister, mit dem über diese Frage eine kurze Sonderbesprechung unter Hinzuziehung des Reichsfinanzministeriums und der Eisenbahnabteilung des

³⁾ = Persönlichen Bericht von Oberregierungsrat Barche im Reichsverkehrsministerium Berlin an Dr. J. Held

⁵⁾ = Vergleiche Graßmann a.a.O.; vergleiche auch S. 134,135; ferner unsere eingehenden Ausführungen beim "Main-Donau- Vertrag", Kapitel 2

Reichsverkehrsministeriums stattfand, als auch Preußen der von Bayern in Vorschlag gebrachten Regelung widersprachen. Vor allem lehnte der Reichsverkehrsminister eine Teilung des Reichsverkehrsministeriums und die Errichtung einer selbstständigen Zweigstelle in München, wie sie bei der Übernahme der bayerischen Staatsbahnen (= "Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft") erfolgt war, entschieden ab und wies darauf hin, dass vorerst in keinem Lande eine unmittelbare Reichsbehörde errichtet werde.

Immerhin war aber den Bemühungen der bayerischen Vertretung unter der tatkräftigen Führung Dr. von Graßmanns ein nicht zu unterschätzender Erfolg insofern beschieden, als der Reichsverkehrsminister der bayerischen Vertretung in Aussicht stellte, dass in Bayern eine gehobene, das ganze rechtsrheinische Bayern umfassende Strombaubehörde als eine der Reichsverwaltung unterstehende Provinzialbehörde geschaffen werden solle. Die anderen Länder waren hiermit einverstanden. Der anfängliche Widerspruch Preußens dagegen, dass während der Übergangszeit alle Stücke von und nach Bayern durch das Staatsministerium des Innern geleitet werden sollen, wurde vom Reichsverkehrsminister damit aus dem Wege geräumt, dass er versprach, während dieser Zeit den preußischen Ressorts von allen wichtigen Verfügungen Abschriften zukommen zu lassen.

Obwohl diese Regelung der organisatorischen Gestaltung in keiner Weise dem bayerischen Anspruch genügte, so lehnten doch die bayerischen Vertreter die vom Reiche vorgeschlagene Regelung - auch für den vorläufigen Vertrag - nicht ab und stellten die Zustimmung der bayerischen Regierung in Aussicht. Dabei ging man von der Erwägung aus, dass für Bayern die Hauptfrage der Ausbau der bayerischen Großschifffahrtsstraße und der dabei gewinnbaren Wasserkräfte sei, man aber diese Aufgaben ohne ein starkes finanzielles Entgegenkommen des Reiches nicht bewältigen könne.

Inzwischen übersandte am 14. März 1921 der Reichsverkehrsminister auf Grund der vom 3. bis 7. März 1921 geführten Berliner Verhandlungen erstellten "Entwurf eines Reichsgesetzes über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Länder auf das Reich" 6) nebst der Begründung und den Zusatzverträgen an die beteiligten Landesregierungen mit dem Ersuchen, die Genehmigung des Vertrages durch die gesetzgebenden Körperschaften mit tunlichster Beschleunigung herbeizuführen. Zugleich sprach er in seinem Schreiben die Erwartung aus, dass die beteiligten Regierungen, falls der Vertrag durch die Parlamente des Reichs und der einzelnen Länder vor dem 1. April 1921 nicht mehr verabschiedet werden könne, die in dem Vertrag enthaltenen Vereinbarungen vom 1. April ab - vorbehaltlich der nachträglich zu erteilenden Genehmigung durch die Parlamente - für sich verbindlich anerkennen würden und gab für die Reichsregierung eine diesbezügliche Zusage. In diesem Vertragsentwurf waren entsprechend einem am Schlusse der Verhandlungen vom 7. März 1921 geäußerten Wunsche Preußens auch die Bestimmungen über die finanzielle Auseinandersetzung des Reiches mit den Ländern nach dem Angebot des Reichsfinanzministers aufgenommen.

Am 19. März 1921 beschäftigte sich die bayerische Staatsregierung in einem ausführlichen Antwortschreiben an den Reichsverkehrsminister grundlegend mit diesem Entwurf eines Staatsvertrages und legte - unter Bezugnahme auf die bereits im Schreiben vom 14. Februar aufgeführten Vorbehalte Bayerns für die Zustimmung zum Staatsvertrage - den Standpunkt Bayerns dar. In dem Schreiben forderte Bayern nochmals eine entsprechende Behördenausgestaltung und einen befriedigenden finanziellen Ausgleich und machte die Übertragung der bayerischen Wasserstraßen von dem Abschluss eines besonderen Staatsvertrages über den Ausbau der bayerischen Großschifffahrtstraßen und der hierbei gewinnbaren Wasserkräfte abhängig ⁷⁾.

Die in letzter Stunde am 7. März in den Berliner Verhandlungen beschlossene Aufnahme des finanziellen Ausgleichs in den Entwurf des vorläufigen Staatsvertrages veranlasste die bayerische Regierung, in ihrem Schreiben erneut darauf hinzuweisen, dass die

^{6) =} Veröffentlicht in Drucksache Nr. 75 des Reichsrates, Tagung 1921

⁷⁾ = Siehe hierüber unsere Ausführungen beim "Main-Donau-Vertrag", S. 146

Bestimmungen über die Entschädigung für die Wasserkräfte nach den Bayern wiederholt gegebenen Zusagen auf das Kachlet keine Anwendung fänden 8). Hinsichtlich der Delegierung gewisser reichsministerieller Zuständigkeiten an die bestehende Münchener Zweigstelle des Reichsverkehrsministeriums, die Bayern zur Sicherung einer möglichst zweckmäßigen und reibungslosen Verwaltung der Reichswasserstraßen verlangt hatte; bedauerte die bayerische Regierung, dass eine Einigung mit den zunächst beteiligten Reichsministerien noch nicht erzielt worden sei. Die Einrichtung einer gehobenen Mittelbehörde - wie sie bei den Berliner Verhandlungen vorgeschlagen worden sei - schaffe keine befriedigende Lösung des Organisationsproblems; Bayern müsse auch für das Gebiet der Reichswasserstraßenverwaltung grundsätzlich an der Auffassung festhalten, die es bereits bei der Verreichlichung seiner Eisenbahnen festgehalten habe und noch festhalte, nämlich, dass es ein Grundfehler der Reichsorganisation sei, in den Berliner Zentralstellen die ungeheure Menge laufender Verwaltungsgeschäfte zu konzentrieren und übermäßig große Ministerialinstanzen zu schaffen, die die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der ihrer Selbstständigkeit verlustig gegangenen Verwaltungen der vorhandenen großen Wirtschaftsgebiete, wie Bayern eines darstelle, außerordentlich mindern müsse.

⁸⁾ = Die bayerische Regierung hatte sich nämlich bei den Verhandlungen über den Übergangsvertrag ausdrücklich ausbedungen, dass die Kachlet-Wasserkräfte -die Bayern bei den Vereinbarungen vom Jahre 1920 dem Reiche zur Finanzierung der Main-Donau-Wasserstraße zur Verfügung gestellt hatte - nur unter besonderen Bedingungen (Abschluss eines besonderen Vertrages über die bayerischen Wasserstraßen und Wasserkräfte) auf das Reich übergehen sollte; im übrigen kommen wir auf die Frage der übergehenden bayerischen Wasserkräfte, insbesondere auf die Wasserkräfte des Kachlets und der Oberen Donau bei Kelheim bei der Behandlung der Vorgeschichte des "Main-Donau-Vertrages" noch eingehender zu sprechen.

Gerade im Hinblick auf die besonders in der Übergangszeit sich ergebenden Geschäfte, die Bildung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens zur Durchführung der Main-Donau-Wasserstraße und die Instruierung der drängenden Wasserkraftbauten bezeichnete das Schreiben der bayerischen Regierung als unbedingte Notwendigkeit, dass Bayern eine in den laufenden Verwaltungsgeschäften nach Weisung der Reichsregierung verhandelnde und endgültig entscheidende Vertretung haben müsse, die naturgemäß an die in München bereits bestehende Stelle des Reichsverkehrsministeriums anzuschließen sei.

Wenn auch die bayerische Regierung aus den wiederholt dargelegten sachlichen Erwägungen und im Hinblick auf einen Beschluss des Haushaltsausschusses des bayerischen Landtags vom 22. Februar sich gezwungen sah, an diesen Forderungen grundsätzlich festzuhalten und sie weiterzuverfolgen, so erklärte sie -um die Schwierigkeiten des Überganges nicht noch zu vergrößern- sich doch in ihrem Schreiben vom 19. März bereit, die sofortige Erfüllung dieser Forderung nicht zur Voraussetzung ihrer Zustimmung zum Abschlusse des vorläufigen Vertrages zu machen. Dabei ging sie allerdings von der Annahme aus, dass die Reichsregierung bereit sein werde, die Verhandlungen über die Gestaltung der Organisation in Bayern nach dem 1. April 1921 weiterzuführen, um zu einen möglichsten Ausgleich auch auf diesem Gebiete zu gelangen und eine wesentliche Grundlage für die Vereinbarung des endgültigen Vertrages zwischen dem Reich und Bayern zu schaffen.

Das Schreiben der bayerischen Regierung schloss mit der Erklärung, dass die bayerische Regierung nach Maßgabe der vorstehenden Darlegungen bereit sei, dem Entwurfe des vorläufigen Staatsvertrages beizutreten, sich aber gleichzeitig die Austragung der Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Organisation durch Antrag beim Staatsgerichtshof vorbehalte, falls die endgültige Vereinbarung nicht zustande kommen sollte. Zugleich gab die bayerische Regierung ihre Absicht dahin kund, dass sie dem Antrag der Reichsregierung an den Staatsgerichtshof, ihr ein unbeschränktes Organisationsrecht zuzusprechen, entgegentreten werde ⁹⁾.

⁹⁾ = Dieses grundlegende Schreiben der bayerischen Regierung blieb zunächst unbeantwortet. Das Schreiben hatte sich nämlich mit einem Schreiben des Reichsverkehrsministers gekreuzt, in dem einige der erörterten Fragen behandelt waren. Im übrigen setzte sich der Reichsverkehrsminister am 25. März mit dem Reichsfinanzminister in Verbindung und beantwortete -wie wir bereits hier erwähnen wollen-, nachdem er

dessen Einverständnis erhalten hatte, erst am 14. April, also nach Abschluss des vorläufigen Staatsvertrages, das Schreiben der bayerischen Regierung vom 19. März.

Am 25. März 1921 wies der Reichsverkehrsminister in einem Schreiben an die beteiligten Länderregierungen nochmals darauf hin, dass der Reichsfinanzminister bei den Verhandlungen am 5. März in Berlin sein Zugeständnis bezüglich der finanziellen Abfindung der Länder für die Abgabe der Wasserstraßen an das Reich u.a. an die Bedingung geknüpft habe, dass über die Verwertung der rohen und der ausgebauten, aber nicht ausgenützten Wasserkräfte durch das Reich mit den Ländern eine Verständigung im Sinne des § 3, Ziffer 3 des ursprünglichen Reichsentwurfs erzielt würde, d.h., dass die Länder vom Reiche weder für rohe (unausgebaute) noch für ausgebaute (aber nicht durch Kraftwerke ausgenutzte) Wasserkräfte eine Entschädigung erhielten. Wenn das Reich Wasserkräfte ausbauen sollte, so wollte es - nach Ziffer 3 des genannten § 3 -lediglich die Reinüberschüsse, die aus der Überlassung dieser Kräfte an die nach dem Reichsgesetz vom 31. Dezember 1919 zu bildenden Elektrizitätsgesellschaften oder auf andere Weise erzielt würden, an die Länder abliefern. Diese Vertragsbestimmung wurde reichsseitig -wie aus einer erläuternden Beilage zu dem Schreiben vom 25. März hervorgeht - dahin verstanden, dass die vorbezeichneten Wasserkräfte an und für sich mit dem Eigentum der Wasserstraße auf das Reich übergingen, dass das Reich es aber nicht als seine Aufgabe aus Artikel 97 der Reichsverfassung betrachte, Wasserkräfte zur Gewinnerzielung auszubauen. Infolgedessen würde das Reich die Wasserkräfte nur insoweit in Anspruch nehmen, als es der Einnahmen aus den Wasserkräften bedürfe, um seine verfassungsmäßige Aufgabe, nämlich die Wasserstraßen für den Großschifffahrtsverkehr auszubauen, möglichst erfüllen zu können.

Die Überschüsse aus den Wasserkräften dagegen sollten den Ländern verbleiben. Zugleich bestätigte der Reichsverkehrsminister dem bayerischen Staatsministerium des Innern, dass es hinsichtlich der Entschädigung für die Wasserkräfte bei den für das Kachlet gegebenen Zusagen - vorbehaltlich dessen, was über den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße zwischen dem Reiche und Bayern in einem eigenen Vertrage vereinbart würde - sein Bewenden habe.

Inzwischen rückte der 1. April 1921, der Tag, an dem die Wasserstraßen kraft Reichsverfassung auf das Reich übergingen, immer näher und es war noch nicht gelungen alle Streitfragen zur Zufriedenheit beider Vertragsteile vollkommen zu klären. Man entschloss sich daher den Vorläufigen Staatsvertrag noch vor dem 1. April abzuschließen und im Übrigen die Erörterungen über die noch nicht vollständig gelösten Fragen nach Abschluss des Vertrages fortzuführen.

Am 21. April gab die bayerische Regierung telegraphisch eine grundsätzlich zustimmende Erklärung zum vorläufigen Staatsvertrag einschließlich des Finanzausgleiches ab. Ähnliche Erklärungen kamen von den anderen Ländern. So gelang es noch in der letzten Stunde, zwischen der Reichsregierung und den Regierungen der beteiligten Ländern einen "Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich" zu vereinbaren, der noch der Genehmigung durch die gesetzgebenden Körperschaften zu unterstellen war.

In diesem Staatsvertrag hatte sich das Reich grundsätzlich verpflichtet ¹⁰⁾, die von den Ländern begonnenen Bauten an den übernommenen Wasserstraßen fortzuführen, den Bau neuer, dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen sowie den Um- und Ausbau bestehender Anlagen nach Maßgabe der Bedürfnisse der Länder und der verfügbaren Mittel auszuführen.

Wir wollen hier nur in Kürze auf die allerwichtigsten Bestimmungen des Vertrages eingehen und zwar nur insoweit, als sie auch für den Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße von Belang sind.

¹⁰) = § 18 und 19 des Staatsvertrages.

Im § 1 und Anlage A wurden diejenigen Wasserstraßen und Einrichtungen festgestellt, über deren Übertragung an das Reich kein Streit bestand und hinsichtlich deren Verwaltung die Befugnisse der Landeszentralbehörden mit 1. April 1921 auf das Reich übergehen sollten ¹¹⁾.

Im Übrigen war vorgesehen, dass die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstraßen vorerst noch durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reiches und unter Leitung des Reichsverkehrsministers erfolgen sollte ¹²⁾. Diese Regelung war dadurch notwendig geworden, dass die Mehrzahl der Länder den Standpunkt vertraten, die Einrichtung der Reichswasserstraßenverwaltung sei Gegenstand der Übernahmebedingungen und deshalb von der Zustimmung der Länder abhängig, während das Reich an dem auf dem die allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätze sich stützenden selbstständigen Organisationsrechte der Reichsregierung festhielt.

11) = Vergleiche zu diesen und folgenden Ausführungen die "Begründung" zu dem am 19. Juni dem Reichstag vom Reichsverkehrsminister vorgelegten "Gesetzentwurf über den Staatsvertrag betreffend der Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich"; Reichstagsdrucksache Nr. 2235 1. Wahlperiode 1921.
 12) = Vergleiche auch die Denkschrift über den Stand der Verhandlungen betreffend den Übergang der Wasserstraße von den Ländern auf das Reich und über die Bildung der Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, Beilage 1 zur Ergänzung zum Haushaltsentwurf der Reichswasserstraßenverwaltung 1921.

Über die wichtigsten Bestimmungen des Staatsvertrages sei im Übrigen noch folgendes bemerkt:

Zu § 1 und 2: Das Reich erwirbt grundsätzlich durch den Eintritt in alle Rechte auch das Nutzungs- recht an dem in sein Eigentum übergehenden Gegenständen. Nur soweit dieselben mit Nutzungs- rechten Dritter belastet sind, bleiben diese Rechte als vom Reich übernommene Pflichten be- stehen. Um jedoch den Ländern und den Dritteigentümern an den auf das Reich übergehenden Gegenständen nicht über das für das Reich unbedingt notwendige Maß hinaus Nutzungen zu entziehen, die hohe Werte für die bisher Berechtigten darstellen, sind die dem Reich an sich zukommenden Nutzungsrechte durch die Bestimmungen des § 2 erheblich eingeschränkt worden.

Vor allem verzichtet das Reich auf die Fischereirechte an natürlichen Wasserstraßen und kanalisierten Strecken natürlicher Wasserstraßen.

Zu § 3: Die Wasserkräfte, die aus den an das Reich übergehenden Wasserstraßen zu gewinnen sind, stehen als Nutzungen der Wasserstraßen grundsätzlich dem Reiche zu, soweit nicht Nutzungsrechte Dritter der Ausübung dieses reichsseitigen Nutzungsrechtes entgegenstehen.

Im Hinblick auf die hohen Aufwendungen, welche die bisher Berechtigten für die Ausnutzung der Wasserkräfte gemacht haben, sollen jedoch den Ländern die erbauten und im Bau befindlichen Kraftwerke belassen und für die Benutzung des Wassers im Rahmen des bisherigen Wasserverbrauchs keine besondere Vergütung erhoben werden.

- Zu § 4: Die Grundstücke der Länder, die bisher ausschließlich für die Verwaltung der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen oder anderer auf Grund dieses Vertrages auf das Reich übergehenden Verkehrseinrichtungen benutzt worden sind, gehen in das Eigentum des Reiches über, soweit sie für Wasserstraßenzwecke erforderlich sind. Das Eigentum und die Rechte an diesen Grundstücken gehen Kraft Gesetzes auf das Reich über.
- Zu § 5: Das Reich tritt in die öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verträge der Länder ein, soweit sie Rechte und Pflichten für die Verwaltung der auf Grund des Vertrags übergehenden Wasserstraßen begründen. Der Eintritt des Reichs hat Rechtswirkung auch gegenüber den bisherigen Vertragsgegnern der Länder.
- § 6 und folgende befassen sich mit der finanziellen Auseinandersetzung zwischen Reich und Ländern und der Abfindung für die Übertragung der Wasserstraßen und der dazu gehörigen Einrichtungen. Die dort getroffene Regelung stellt sich als ein Vergleich dar.
- Zu § 9: Vom 1. April 1921 an fließen alle Einnahmen dem Reiche zu und werden alle Ausgaben vom Reiche bestritten.

Zu § 11: Die Verwaltungszuständigkeiten der Landeszentralbehörden hinsichtlich des Baues, der Unterhaltung, des Betriebes und der Verwaltung der auf Grund dieses Vertrage übergehenden Wasserstraßen einschließlich der Strom- und Schifffahrtspolizei und sonstigen Befugnisse gehen mit dem 1. April 1921 auf das Reich über. Die vorläufige Belassung der Verwaltung der Reichswasserstraßen in der mittleren und unteren Instanz bei den Behörden der Länder entspricht einer Forderung der Länder.

Zu § 17: Das Reich wird die Gebühren und Abgaben für die Benutzung der Wasserstraßen mit tunlichster Schonung bestehender Verhältnisse fortbilden und den Verkehrsbedürfnissen der Länder -namentlich auf dem Gebiet der Rohstoffversorgungnach Möglichkeit Rechnung tragen.

Zu § 20: Das Reich wird bei der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten für die Reichswasserstraßen die Unternehmer im gesamten Reichsgebiet nach gleichen Grundsätzen berücksichtigen und soweit es hiermit vereinbar ist, Industrie, Handel und Handwerk in der gleichen Weise wie bis- her von den Ländern geschehen, fördern.

Der § 30 in den "Schluss- und Übergangsbestimmungen" besagt u.a.: "Die Vertragsschließenden sind sich darüber einig, dass dieser Vertrag den Übergang der Wasserstraßen nur vorläufig regelt und der endgültigen Regelung nicht vorgreift. Die notwendigen Ergänzungen und Änderungen sollen im Wege weiterer Vereinbarungen getroffen werden. Soweit eine Einigung nicht erzielt wird, entscheidet der Staatsgerichtshof".

Wie bereits erwähnt, wurden auch nach Abschluss des Vorläufigen Staatsvertrages die Verhandlungen über die verschiedenen Vorbehalte zum Staatsvertrag weitergeführt.

Am 9. Mai unterrichtete der Reichsverkehrsminister in einer Teilantwort auf das Schreiben vom 19. März 1921 die bayerische Regierung von der Bereitwilligkeit der Reichsregierung, die Verhandlungen über die Gestaltung der umstrittenen Wasserstraßenorganisation in Bayern auch nach Abschluss des Vorläufigen Staatsvertrages noch weiterzuführen. Sollte dann keine Lösung gefunden werden, welche beiden Teilen annehmbar erscheint, so müsste die Entscheidung der Organisationsfrage dem Staatsgerichtshof überlassen werden.

Nach Abschluss des Staatsvertrages hat dann die Frage der Behördenorganisation eine Zeitlang geruht. Bekanntlich vertraten ein Teil der Länder - darunter auch Bayern- unter Führung Preußens die Auffassung, dass sie auf Grund der Artikel 97 und 171 der Reichsverfassung berechtigt seien, dem Reich für die Führung seiner Reichswasserstraßenorganisation auch Bedingungen zu stellen. Nachdem alle Verhandlungen mit den Ländern, eine Einigung zu erzielen, fehlgeschlagen waren, führte das Reich eine Entscheidung durch den Staatsgerichtshof herbei, der zugunsten des Reichs entschied und die Verfassungsauslegung der genannten Länder mit folgenden Ausführungen zurückwies ¹³⁾.

"Es muss als das Gegebene, Natürliche und das dem unbefangenen Verständnis Naheliegende erscheinen, dass dasjenige Organ, das eine staatliche Einrichtung zu verwalten hat, selbst be- stimmen kann, welcher Unterorgane es sich bei der Durchführung der Verwaltung bedienen will, woraus ohne weiteres folgt, dass es sich zu dem Zwecke eigene Unterorgane schaffen kann. Der Regel nach wird nur das eine Gewähr für das reibungslose Funktionieren der Verwaltungsstellen und für die folgerichtige Durchführung der von der Oberbehörde festgesetzten Verwaltungsgrundsätze geben. Mediatverwaltung durch die Behörden eines anderen staatlichen Komplexes oder gar Mandatsverwaltung kann nur die Ausnahme bilden. Wer die Verwaltung zu führen hat und für die Verwaltung verantwortlich ist, muss nach natürlicher Anschauung seine Einrichtungen so treffen können, dass er seiner Verantwortung genügen kann. Dieser natürliche Grundsatz hat in der neuen Reichsverfassung in allen ... Fällen Anerkennung gefunden, in denen von der Mediatsverwaltung des alten Reichs zur eigenen Verwaltung übergegangen ist; er entspricht also dem Geiste der neuen Verfassung... Man muss darnach Schließen, dass es

dem Geiste der Verfassung entspricht, bei Angelegenheiten des Reiches im Zweifel von einer Mediatsverwaltung durch Landesbehörden abzusehen".

Durch diesen Spruch des Staatsgerichtshofes ist der verfassungsmäßige Weg für die Gestaltung der Reichswasserstraßenorganisation an sich klargestellt; doch sind die Verhandlungen mit den Ländern bis heute, 1928, noch zu keinem endgültigen Abschluss gelangt.

2. Der Main-Donau-Vertrag vom 13. Juni 1921.

Die Bestimmungen des "Staatsvertrags betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich" erforderten im Verhältnisse Bayerns zum Reich einen besonderen Vertrag über die Ausgestaltung der bayerischen Wasserstraßen. Die Verhandlungen über diesen Vertrag liefen zum Teil parallel mit den Verhandlungen über den "Vertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich", da die bayerische Regierung ihre Zustimmung zu dem Übergangsvertrag ausdrücklich von dem Zustandekommen eines Vertrags über die Ausgestaltung der bayerischen Wasserstraßen abhängig gemacht hatte und auch nur im Falle des Zustandekommens eines solchen Vertrages die Wasserkräfte des Kachlets dem Reiche überlassen wollte.

Vor allem ist hier das bereits oben zitierte Schreiben der bayerischen Regierung vom 12. Februar 1921 zu erwähnen, in dem sie sich grundsätzlich mit dem Abschluss eines allgemeinen Staatsvertrages, der die Bedingungen der Übernahme der Wasserstraßen im Sinne des Artikel 170 der Reichsverfassung nur vorläufig und für eine noch nicht genau bestimmte Übergangszeit regeln sollte, im wesentlichen einverstanden erklärt, zugleich aber auch ausdrücklich betont, dass der Abschluss eines Staatsvertrages über den Ausbau der bayerischen Großschifffahrtsstraßen für Bayern die natürliche Voraussetzung für den Abschluss dieses allgemeinen Staatsvertrages bilde.

Diesem Schreiben hatte die bayerische Regierung einen eigenen Vertragsentwurf beigefügt, in dem auch der Fall vorgesehen war, dass das Reich nicht in der Lage sein würde, den Ausbau der Wasserstraßen und Wasserkräfte aus eigenen Mitteln auszuführen, und der deshalb auch bereits allgemeine Grundsätze für eine Vereinbarung zwischen Reich und Bayern über die Bildung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens enthielt.

Auf Grund der Verhandlungen vom 3. bis 7. März 1921 nahm die bayerische Regierung in dem ebenfalls bereits erwähnten Schreiben vom 19. März nochmals Gelegenheit zugleich mit ihrer Stellungnahme zu dem "Entwurf des Vorläufigen Staatsvertrages wegen Übertragung der Wasserstraßen auf das Reich" alle Vorbehalte klar herauszustellen und als Hauptvoraussetzung für die Zustimmung Bayerns zu diesem Vertrage die vorherige Genehmigung eines "Vertrages über den Ausbau der bayerischen Wasserstraßen und der hierbei gewinnbaren Wasserkräfte" durch das Reich zu fordern.

Dabei kam die bayerische Regierung zu der Feststellung, dass der Entwurf die Grundlagen der Vereinbarung verlasse, die im Jahre 1920 hinsichtlich des Ausbaues der Großschifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg-Bamberg-Nürnberg einerseits und Kelheim-Passau andererseits getroffen und in der Begründung zur Haushaltsforderung von erstmals 50 Millionen Mark für 1920 niedergelegt worden waren ¹⁴⁾. Diese Vereinbarung, die dem Reiche auch die Bayern zur Verfügung stehende überaus wertvolle Gefällestufe des Donaukachlets bei Steinbach zum Zwecke der Finanzierung der bezeichneten Wasserstraßenbauten übertrugen und Gegenstand der Beratungen im Reichsrat und Reichstag waren, seien dort ohne Erinnerungen angenommen worden. Hierin sei auch von einer besonderen Zuschussleistung Bayerns zu dem Unternehmen nicht die Rede gewesen, da das Reich anerkannt hätte, dass das Unternehmen in sich finanziert werde.

¹³⁾ = Vergleiche Drucksache Nr.9/1926 des Reichswasserstraßenbeirates ("Denkschrift über die Reichswasserstraßenverwaltung).

In ihrem Schreiben wies die bayerische Regierung darauf hin, dass die Grundlage der Zusage des Reiches durch den neuen Entwurf insofern verlassen worden sei, als das Reich die Fortführung der Bauarbeiten -bei einem etwaigen Scheitern des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens- davon abhängig mache, dass Bayern oder andere öffentliche Verbände sich mit einem Drittel der Bau- kosten beteiligten. Darin erblickte Bayern eine offensichtliche Verschlechterung der Reichszusage, auf deren Erfüllung Bayern bisher rechnen konnte.

 $^{14)}$ = Vergl. S.

Hinsichtlich des in den Berliner Verhandlungen vom 5. März 1921 für die Abänderung geltend gemachten Einwandes der preußischen Regierungsvertreter -wonach die süddeutschen Wasserstraßenpläne vom Reiche ebenso behandelt, also die beteiligten Staaten zu denselben Zuschussleistungen herangezogen werden müssten wie die am Mittellandkanal beteiligten Länder 14a), be- merkte die bayerische Regierung, dass dieser Einwand zwar gegenüber der formell bestehenden Zusage des Reiches an Bayern nicht durchschlagen könne und dass er außerdem die Verschiedenartigkeit in der Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen im Süden und Norden verkenne; gleich- wohl sei aber die bayerische Regierung, um den Einspruch der übrigen Länder gegen die Vereinbarung mit Bayern - falls die Zuschussleistung nicht vorgesehen werde - zu beseitigen, bereit gegen eine grundsätzliche Gleichbehandlung der drei großen Strombauwerke in dieser Beziehung keinen Einspruch zu erheben. Dieses Zugeständnis machte die bayerische Regierung in der nach den bisherigen Berechnungen begründete Annahme, dass die an den bayerischen Wasserstraßen gewinnbaren Wasserkräfte die Tilgung und Verzinsung des gesamten Anleihekapitals ermöglichen und in erster Linie auch die Aufwendungen des bayerischen Staates ihre Deckung finden würden.

Ferner hielt es die bayerische Regierung für erforderlich, dass in die Vereinbarung u.a. Auch Bestimmungen über die Bildung einer Studiengesellschaft für die Verwertung der Wasserkräfte und über das Recht Bayerns an der Beteiligung von Gesellschaften zur Ausnützung der Wasserkräfte aufgenommen würden; außerdem legte sie in ihrem Schreiben vom 19. März noch großen Wert darauf, dass ihr die Führung bei den Verhandlungen zur Bildung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens übertragen würden, wozu dann die weitreichende Organisation des Main-Donau-Stromverbandes, dem auch das Reich als Mitglied angehöre, herangezogen werden könne.

Dieses Schreiben der bayerischen Regierung hatte sich -wie bereits erwähnt- mit einem Schreiben des Reichsverkehrsministeriums vom 20. März gekreuzt, aus dem zu ersehen war, dass das Reichskabinett den Entwurf einer "Vereinbarung wegen Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" am 18. März mit einigen unwesentlichen Änderungen genehmig hatte. In der Anlage des Schreibens übermittelte der Reichsverkehrsminister zugleich den Entwurf einer "Vereinbarung zwischen dem Reiche und Bayern über die Durchführung bayerischer Kanalpläne", welcher im allgemeinen dem Ergebnis der mit den bayerischen Vertretern in Berlin geführten Verhandlungen entsprach und nur in einzelnen Punkten nach Besprechung mit dem Reichsfinanzminister abgeändert worden war. Dem Wunsche Bayerns, dass der Vertrag dem Reichstag zur Genehmigung vorgelegt werden soll, konnte die Reichsregierung jedoch nicht zustimmen; sie beschloss vielmehr von der Vorlage eines solchen Vertrages beim Reichstag aus hauptsächlich außenpolitischen Gründen abzusehen.

Um aber doch Bayern eine möglichst weitgehende Sicherung zu gewähren, fasste das Reichskabinett in seiner Sitzung am 18. März 1921 den Beschluss, in das Mantelgesetz zum allgemeinen Staatsvertrag folgende Bestimmung aufzunehmen: "Die Reichsregierung wird ermächtigt wegen Ausführung schwebender Wasserstraßenpläne mit den beteiligten Landesregierungen Verträge vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Geldmittel durch den Reichshaushalt abzuschließen".

Die bayerische Regierung erklärte sich am 13. April 1921 mit dieser formellen Regelung einverstanden.

In der erst am 14. April erfolgten Antwort des Reichsverkehrsministers auf das Schreiben der bayerischen Regierung vom 19. März unterrichtete dieser die bayerische Regierung von der bereits bei den Verhandlungen zum Ausdruck gebrachten Ansicht der Reichsregierung, dass aus dem Reichshaushalt für 1920 eine Verpflichtung des Reiches die Main-Donau-Wasserstraße in dem dort angegebenen Umfang auf eigene Kosten auszuführen, nicht hergeleitet werden könne. Es habe sogar im Gegenteil der Vertreter Sachsens, ohne Widerspruch zu finden, als Berichterstatter im Reichsrat bei der Beratung des Haushalts ausdrücklich erklärt, dass trotz Annahme des ersten Teilbetrages mit einer Bewilligung der weiter erforderlichen Baumittel nicht gerechnet werden könne. Er habe daher eine Finanzierung unter Heranziehung des Privatkapitals gefordert. Diesem Verlangen, das auch bei Beratung des Haushalts für 1921 im Reichsrat wiederholt wurde, entsprechend, solle nun zunächst die Bildung eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens versucht werden. Sollten dann die in dieser Richtung eingeleiteten Verhandlungen wider Erwarten scheitern, so würde daraus hervorgehen, dass die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens keinesfalls so gesichert und so günstig sei, als man bei der Einbringung der ersten Reichstagsvorlage angenommen habe. Unter diesen Umständen ließe sich dann auch eine vorzugsweise Behandlung gegenüber dem Mittellandkanal nicht mehr rechtfertigen.

Der von Bayern gewünschten Aufnahme von Bestimmungen über die Bildung einer Studiengesellschaft für die Verwertung der Wasserkräfte und über das Recht Bayerns an der Beteiligung von Gesellschaften zur Ausnützung der Wasserkräfte in die Vereinbarung sei übrigens bereits durch den vom Reichskabinett genehmigten Entwurf entsprochen worden.

Schließlich erklärte sich der Reichsverkehrsminister in seinem Schreiben noch mit dem Vorschlage Bayerns einverstanden, dass die Verhandlungen zur Bildung des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens unter Mitwirkung des Reiches durch die bayerische Regierung unter Heranziehung des Stromverbandes geführt werden sollten.

Eine wichtige Rolle für den Abschluss des Main-Donau-Vertrages spielte vor allem auch die Frage der Ablösung der Wasserkräfte an den übergehenden bayerischen Wasserstraßen, da die bayerische Regierung bekanntlich bei den Verhandlungen zum Übergangsvertrag hinsichtlich des finanziellen Ausgleichs mit den Ländern einen Vorbehalt wegen der Kachletwasserkraft gemacht hatte. Obgleich die Reichsregierung mehrmals, insbesondere in ihrem Schreiben vom 25. März 1921, dem bayerischen Vorbehalt zugestimmt hatte ¹⁵⁾, sah sich dennoch die bayerische Regierung veranlasst, am 14. April in einem Antwortschreiben auf das Schreiben des Reichsverkehrsministers vom 25. März nochmals ausdrücklich festzustellen, dass sie der Aufnahme des dort erwähnten § 3 Ziffer 3 des früheren Vertragsentwurfes, der eine Verständigung über die Wasserkräfte an den übergehenden Wasserstraßen anstrebte, in den Staatsvertrag wegen Übergang der Wasserstraßen nur unter den folgenden Voraussetzung zustimmen könne:

-Bayern könne die Wasserkräfte des Kachlet bei Passau nur dann dem Reiche überlassen, wenn die von Bayern angestrebte Vereinbarung zwischen dem Reiche und Bayern über den Ausbau der bayerischen Großschifffahrtsstraßen zustande komme. Ferner bedürfe es noch der ausdrücklichen Zustimmung des Reichs, dass auch -abgesehen von dieser Vereinbarung- die an der Donaustraße oberhalb Kelheim gewinnbaren Wasserkräfte in ihrem Ertrage ausschließlich dem Lande Bayern zugute kommen sollten und ohne Zustimmung Bayerns nicht auf eine in späterer Zeit etwa mögliche Verbindung zwischen Neckar und Donau verrechnet werden dürften.

Die bayerische Regierung wies in ihrem Schreiben auch darauf hin, dass diese beiden Voraussetzungen in den kommissarischen Verhandlungen seitens der Reichsvertreter auch anerkannt worden seien, und erklärte, dass sie gegenüber der vom Reichsfinanzminister vorgeschlagenen Ergänzung des Staatsvertrages der bestimmten Erklärung der Reichsregierung zu diesen Voraussetzungen bedürfe, um die Annahme des Staatsvertrages im bayerischen Landtage zu erreichen.

Diese Sicherungen seien für Bayern notwendig, da erst neuerdings der württembergische Landtag einmütig die Verreichlichung der Oberen Donau gefordert habe, dass durch Einbeziehung der bayerischen Wasserkräfte in die Finanzierung der Neckar-Donau-Verbindung -die dann durch Absatz 3 der Ziffer 3 des ergänzten Vertrages gedeckt bzw. angeordnet würde- diese gesichert werden könnte.

¹⁵⁾ = Vergl. S. 122, 144, Kapitel 1

Die in der Beilage zum Schreiben des Reichsverkehrsministeriums vom 25. März reichseitig gegebene Erläuterung hinsichtlich der auf das Reich übergehenden Wasserkräfte - die wir ebenfalls bereits oben besprochen haben ^{15a)} -nahm die bayerische Regierung unter vorstehenden Vorbehalten an, hielt es aber gleichzeitig für eine Selbstverständlichkeit, dass Bayern gegebenenfalls berechtigt sei, ihm zustehende Wasserkräfte durch Verleihung an Dritte zur Ausnützung zu über- lassen. Dieser Auffassung Bayerns trat der Reichsverkehrsminister in seinem Antwortschreiben vom 26. April bei und teilte zugleich mit, dass "sich in der wiederholt zum Ausdruck gebrachten Stellungnahme der Reichsregierung bezüglich der Wasserkräfte des Kachlet und der Donau oberhalb Kelheim durch die in seinem Schreiben vom 25. März mitgeteilten Vorbehalte des Reichsfinanzministers nichts geändert habe" ¹⁶⁾.

¹⁶⁾ = Der bayerische Vorbehalt hinsichtlich der Ablösung und Ausnützung der genannten Wasserkräfte fand erst in der "Ersten Ergänzung zum Main-Donauvertrag vom 3. März 1922" (Vereinbarung von Ditzenbach) seine endgültige Erledigung.

Größere Schwierigkeiten für den Abschluss des Vertrages ergaben sich noch, als im April das Reichsfinanzministerium an dem "Entwurf einer Vereinbarung wegen Ausführung der Main-Donau -Wasserstraße" noch verschiedene Änderungen vorgenommen haben wollte, da es insbesondere die Verrechnung der bis zur Gründung des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens vom Reiche und Bayern geleisteten Ausgaben auf die Schuldverschreibungen der Gesellschaft ablehnte und diese Ausgaben auf die Anteile Bayerns und des Reichs am Aktienkapital der Gesellschaft angerechnet wissen wollte. Am 13. April 1921 nahm die bayerische Regierung zu den verschiedenen Abänderungsvorschlägen materiell Stellung und betonte u.a., dass sie den Vorschlag einer Verrechnung auf die Schuldverschreibungen vor allem deshalb gemacht habe, weil sie für den raschen Fortgang der eingeleiteten Bauarbeiten von Anbeginn der Gesellschaft an möglichst große flüssige Mittel für diese bereithalten wollte. Durch Bareinzahlung des Aktienkapitals würden diese sicherlich in kürzester Zeit beschafft werden können als durch Ausgabe von Schuldverschreibungen.

Der Reichshaushalt für 1921 habe angenommen, dass der Betrag von 120 Millionen Pmk. als Mindestleistung zunächst für das erste Halbjahr ausreichen solle, so dass weitere greifbare Mittel für die Gesellschaft schon bald bereit gestellt werden müssten. Die Auffassung der bayerischen Regierung gehe dahin, dass das Reich hierbei eine finanzielle Vorausleistung gegenüber Bayern zu machen habe. Dies entspräche nur den durch die Verfassung geschaffenen Rechtsverhältnissen, in denen die grundsätzliche Baupflicht des Reichs begründet sei. Die Mehrleistung des Reichs bei der Bereitstellung der ersten Baumittel müsse aber auch deshalb von Bayern begehrt werden, weil nach den im Entwurf festgelegten Grundsätzen, die auch analog für den Mittellandkanal und den Neckarkanal Geltung hätten, das Reich sich mit zwei Drittel und das Land mit höchstens einem Drittel der Kosten zu beteiligen hatte. Die bayerische Staatsregierung ersuchte daher den Reichsverkehrsminister, den ursprünglichen Vorschlag den Vereinbarungen wieder zugrunde zu legen und betonte zugleich die Notwendigkeit, dass die bayerische Regierung wegen der Verhandlungen im bayerischen Landtag schon jetzt von der Reichsregierung die bindende Zusicherung erhielte, dass diese von der ihr gesetzlich erteilten Ermächtigung zum Abschluss eines Vertrages über die Main-Donau-Wasserstraße Gebrauch machen wolle.

Am 26. Mai 1921 erwiderte das Reichsverkehrsministerium, das Reich sei hinsichtlich des bis zur Gründung der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft verausgabten Baukapitals bisher von der Annahme ausgegangen, dass ein erheblicher Teil davon auf den vom bayerischen Landtag genehmigten Kredit von 75 Millionen Papiermark angerechnet würden. Nachdem inzwischen festgestellt sei, dass laut Bilanz 12 Millionen Pmk. verausgabt seien und dass die bayerische Regierung von der Ansicht ausgehe, diese Summe und alle anderen auf den 75-Millionen-Kredit gemachten Ausgaben würden vom Reiche erstattet, sei das Reich der Auffassung, dass eine Abgeltung dieser Aufwendungen durch Schuldverschreibungen vom Reich nur dann zugestanden werden könne, wenn Bayern ein Drittel der gesamten bis zur Gesellschaftsgründung entstandenen Ausgaben zu Lasten des 75-Millionen-Kredits in Schuldverschreibungen übernehmen würde.

Die Verhandlungen führten schließlich dazu, dass später der Gesellschaft in Ziffer 2 des Konzessionsvertrages vom 30. Dezember 1921 die Auflage gemacht wurde, die vom Reich im Zusammenhang mit den Bauten am Main und Donau erworbenen Werte gegen Ersatz der Kosten zu übernehmen. In diesen Selbstkosten waren auch die gemachten bayerischen Aufwendungen enthalten, die als Vorschuss Bayerns für die Reichswasserstraßenverwaltung betrachtet wurden ¹⁷⁾.

¹⁷⁾ = Die Gesellschaft hat die erwähnten Selbstkosten an Reich und Bayern 1923 zurück erstattet, nachdem sich die Abrechnung bis 1923 hingezogen hatte. Am Schlusse der Abrechnungsverhandlungen bestätigte das Bayerische Staatsministerium des Innern der Gesellschaft mit Entschließung vom 8. November 1923 Nr. 9296a 50, dass mit der Abrechnung der Gesellschaft Einverständnis bestehe; mit der Überweisung des Restbetrages seien die Aufwendungen für Großschifffahrtszwecke ersetzt, die Bayern vor dem Tätigkeitsbeginn der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft gemacht habe.

In ihrem Schreiben vom 26. Mai 1921 hatte sich die Reichsregierung auch bereit erklärt, der Forderung Bayerns stattzugeben und von der ihr erteilten Genehmigung zum Abschlusse eines die Reichsregierung bindenden Vertrages über die Main-Donau-Wasserstraße Gebrauch zu machen.

Auf Grund der dann am 2. Juni 1921 in München gepflogenen Verhandlungen wurde in Anlehnung an die endgültige Fassung des Vertrags über die Neckarkanalisierung ein neuer Entwurf ausgearbeitet. Dabei ging man von der Erwägung aus, dass die erhöhten Leistungen des Reichs für das Neckarunternehmen die Erhöhung der Reichsleistungen gegenüber Bayern -im Rahmen eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens- aus politischen Gründen zur unabweisbaren Notwendigkeit mache.

In seiner endgültigen Fassung kam der "Vertrag über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" am 13. Juni 1921 im Beisein bayerischer Kommissare in Berlin zustande. Zu seinem Inkrafttreten bedurfte es noch der Genehmigung der gesetzgebenden Körperschaften, welche erst später erfolgte.

Dieser Main-Donau-Vertrag, der den Bau der Großschifffahrtsstraße zunächst durch ein gemischt- wirtschaftliches Unternehmen und, wenn dieses nicht zustande kommen sollte, durch das Reich oder Bayern selbst vorsah, bildet die eigentliche Grundlage für die sämtlichen weiteren Verträge und Vereinbarungen, die die Gründung der Rhein-Main-Donau AG. ermöglichten.

Wir lassen ihn daher im Wortlaut folgen:

--- Vertrag im Einzelnen – siehe eigenes Dokument ---

Ebenfalls am 13. Juni 1921 wurde als Anhang zu dem "Vertrag zwischen dem Reiche und Bayern über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" ein Zusatzvertrag zwischen dem Reiche, Bayern und Baden abgeschlossen, dessen zwei Artikel wir hier ebenfalls im Wortlaut folgen lassen:

- "I. Durch die im obigen Vertrag dem Lande Baden eingeräumten Befugnisse wird dieses unmittelbar berechtigt. Die Baden berührenden Bestimmungen des Vertrages können nur mit Zustimmung Badens geändert werden.
- II. Das Reich und Bayern gestatten dem Laden Baden auf Wunsch die Beteiligung an der Gründung der im Staatsvertrag, Ziffer 6, erwähnten Aktiengesellschaft."

3. Die Regierungsvorlagen über die oben genannten Verträge und Gesetzentwürfe vor dem bayerischen Landtag. - Die Stellungnahme des Staatshaushaltsausschusses des Landtages hierzu.

Im Juli waren die Vereinbarungen aller Beteiligten zum Abschlusse gelangt, sodaß die bayerische Regierung dem Landtage den Entwurf eines Gesetzesvorlegen konnte, dessen "Einziger Artikel" lautete: "Der Staatsvertrag wegen Übergang bayerischer Wasserstraßen auf das Reich wird genehmigt.

Die Staatsregierung wird ermächtigt mit dem Reich über die Ausführung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und den Ausbau der bayerischen Donau einen Vertrag abzuschließen.

Die Staatsregierung wird weiter ermächtigt, sich an einem zum Ausbau dieser Wasserstraßen nach Maßgaben dieses Vertrages zu bildenden gemischtwirtschaftlichen Unternehmens zu beteiligen und von den Aktien dieses Unternehmens einen Teil nach Maßgabe des Vertrages zu übernehmen. Die hiezu erfordelichen Mittel sind zunächst aus dem durch den außerordentlichen Staatshaushalt für 1920 zum Ausbau dieser Wasserstraßen bewilligten Betrag von 75.000.000 Mark zu entnehmen; die Aufbringung der weiter erforderlichen Mittel unterliegt der haushaltsmäßigen Bewilligung. Die Staatsregierung wird endlich ermächtigt, für Schuldverschreibungen dieses gemischtwirt- schaftlichen Unternehmens nach Maßgabe des Vertrages mit dem Reich gemeinschaftlich mit diesem Bürgschaft zu übernehmen".

Zugleich mit diesem Gesetzentwurf konnte die Regierung auch den "Vertrag zwischen dem Reich und Bayern über die ausführung der Main-Donau-Wasserstraße" (Main-Donau-Vertrag), sowie den Zusatzvertrag zwischen dem Reich, Bayern und Baden dem Landtag zur endgültigen Genehmigung vorlegen.

Die genannten Verträge und Gesetzentwürfe beschäftigten am 15. Und 16,. Juli zunächst den Staatshaushaltsausschuß des bayerischen Landtags unter dem Vorsitz des Abgeordneten Dr. Held.

Wertvoll erwies sich für die Ausschußberatungen eine Denkschrift des Abgeordneten Rothmeier über die "Verreichlichung der bayerischen Wasserstraßen" (vom Mai 1921), in der die den Landtag vor allem interessierenden Frage bestens herausgearbeitet waren. Im Ausschusse wurde bei Beratung des Vertrags wegen Ausführung der Main-Donau-Wasser- straße von verschiedenen Stellen mit gebührender Anerkennung der Vorarbeiten des Kanalvereins und dabei insbesondere auch der hohen Verdienste des früheren Königs, sowie des verstorbenen Oberbürgermeisters Dr. Von Schuh um das Projekt der Großschifffahrtsstraße gedacht. Nicht minder anerkennend wurde auch die ersprießliche Tätigkeit des "Main-Donau-Stromverbandes" gewürdigt.

Der Ausschuß beriet vor allem über organisatorische Fragen des neuen Unternehmens, wobei Ministerialdirektor Dr. von Graßmann betonte, daß eine direkte Einflußnahme des Landtags auf die weitere Ausgestaltung des Unternehmens unmöglich sei, da es sich um ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen handl, an der Bayern nur mit 26 Prozent beteiligt sei.

Gegen den Widerspruch der Staatsregierung wurde der Antrag eines Ausschußmitgliedes angenommen, wonach in Ziffer 4c des Vertragsentwurfes die Worte "Verbindung Nürnberg- Kelheim" durch die Worte "Verbindung Nürnberg-Donau" ersetzt werden sollten, um damit der Frage der Linienführung, ob über Stepperg oder über Beilngries, offen zu lassen.

Ein weiterer, aus der Mitte des Ausschusses gestellter Antrag, der den Vereinbarungen des Bayerischen Kanalvereins und des Main-Donau-Stromverbandes über die Prüfung der Bauwürdigkeit der Linie die Geltung gewahrt wissen wollte, wurde mit knapper Mehrheit abgelehnt.

Von einer Seite im Ausschuß wurde beanstandet, daß als Sitz der Aktiengesellschaft München und nicht Nürnberg bestimmt sei. Die Mehrheit des Ausschusses erklärte sich jedoch -vor allem mit Rücksicht auf die ständigen Verhandlungen der Aktiengesellschaft mit den Zentralstellen in München und den dortigen Banken- mit der Wahl Münchens einverstanden.

Auf eine Anfrage bezüglich der Höhe des Aktiengesellschaft erklärte der Regierungsvertreter unter anderem, ein bestimmter Beschluß über die Höhe des Aktienkapitals sei noch nicht gefaßt. Im ersten Jahre werde man wohl mit einem Aktienkapital von 250 Millionen Pmks. durchkommen und dann sei eine Erhöhung auf 600 Millionen Papiermark, wovon auf Bayern 150 Millionen Papiermark treffen würden, in Aussicht genommen.

Nach verschiedenen Anträgen und Regierungserklärungen wurde der ganze Vertragsentwurf im Allgemeinen genehmigt; ebenso fand der Zusatzvertrag mit Baden Annahme.

Hinsichtlich der uns hier beschäftigenden Entwürfe stellte der Ausschuß für den Staatshaushalt sodann folgende Anträge an das Plenum: "Der Landtag wolle beschließen:

- 1. Zum Staatsvertrag über den Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich,
 - a) Absatz 2 (des vorstehenden Gesetzentwurfes) ²⁰⁾ zu ändern wie folgt: Die Staatsregierung wird ermächtigt, mit dem Reiche und mit Baden über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße und den Ausbau der bayerischen Donau Verträge abzuschließen.
 - b) Absatz 3 nachstehende Fassung zu geben:

Die Staatsregierung wird weiter ermächtigt, sich an einem zum Ausbaue dieser Wasserstraßen nach Maßgabe dieses Vertrags zu bildenden gemischtwirtschaftlichen Unternehmen zu beteiligen und von den Aktien dieses Unternehmens, soferne dessen Kapital auf nicht mehr als 600 Millionen bemessen wird, den im Vertrage vorgesehenen Anteil von 26 vom Hundert zu übernehmen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind zunächst aus dem durch den außerordenlichen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1920 zum Ausbau dieser Wasserstraßen bewilligten Betrag von 75 Millionen Mark zu Entnehmen; die weiter bewilligten Mittel sind jeweils nach Bedarf in den Staatshaushaltvoranschlag einzustellen;

im Übrigen dem Entwurf unverändert zuzustimmen;

- 2. Den Entwurf eines zwischen der bayerischen Regierung und der Reichregierung Abzuschließenden Vertrags wegen Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße Mit dem Abmaße zu genehmigen, daß in Abschnitt A Ziffer 4 der Buchstabe c die Fassung erhält:
 - c) obere Donau: Kelheim-Ulm und die Verbindung Nürnberg.-Donau;
- 3. Dem Entwurf eines hiezu vorläufig vereinbarten Zusatzvertrages zwischen dem Reiche, Bayern und Baden ebenfalls die Genehmigung zu erteilen Außerdem wolle der Landtag beschließen:
 - 1. Zum Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich:
 - a) zu § 1:

Die Staatsregierung sei zu ersuchen, mit dem Reiche zu vereinbaren. Bayern ist ein Vorkaufsrecht für die sätlichen in das Eigentum des Reiches übergehenden Grundstücke und nicht mehr dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen einzuräumen.

Wenn der Ludwigs-Donau-Main-Kanal nach dem Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße aufgelassen werden sollte, ist die alte Main-Donau-Wasserstraße mit allem Zubehör (also Ludwigs-Donau-Main-Kanal mit den dazu gehörigen Teilen der Regnitz und der altmühl samt allen Anlagen, Gebäuden und Grundstücken an Bayern zurückzugeben;

b) zu § 2:

Eine Veräußerung oder Verpfändung der vom Reiche durch den Staatsvertrag erworbenen bayerischen Wasserstraßen darf nur mit Zustimmung der bayerischen Staatsregierung, die ihrerseits die Genehmigung des Landtages einholen muß, erfolgen;

- c) zu § 3:
- 1. Der beschluß des Landtags v om 4. März 1921 betreffend Dezentralisation der Reichswasserstraßenverwaltung wird aufrecht erhalten.
- 2. Die Staatsregierung wird ersucht, dahin zu wirken, daß
- a) Verwaltung und Ausbau der Reichswasserstraßen in Bayern in den mittleren und unteren Stellen nicht nur vorübergehend, sondern namentlich für die Dauer des gemischtwirtschaftlichen Betriebes der Main-Donau-Wasserstraße durch die bayerischen Behörden auf Kosten des Reiches und unter Leitung des Reichsverkehrsministeriums erfolgen,
- b) grundsätzliche Abänderungen dieser Organistation nur im Einvernehmen der bayerischen Staatsregierung vorgenommen werden.
- 2. Zum Vertrage zwischen dem Reiche und Bayern wegen Ausführung der Main-Donau-Wasser- straße:
- DieStaatsregierung wird ersucht, mit dem Reiche zu vereinbaren, daß
- a) bei Vergebung der Arbeiten und Lieferungen für den Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße die Interessen der bayerischen Industrie, des Gewerbes und des Handwerks entsprechend berücksichtigt,
- b) die Lieferungen und Arbeiten für die bayerischen Wasserstraßen möglichst durch in Bayern gelegene Beschaffungsstellen vergeben
- c) bei der Preisfestsetzung billige Rücksicht auf die Entfernung von der Rohstoff- und Kraftquelle (Frachtlage) genommen und bei der Vergebung von Arbeiten an Handwerker soweit möglich die in Bayern übliche Ver-Gebungsart gewählt werden".

²⁰⁾ = siehe S. vorliegender Arbeit

4. Beratung und Abstimmung über die Verträge und Gesetzentwürfe im bayerischen Landtag. - Genehmigung der Verträge durch den Reichstag.

Am 19. Juli 1921 kamen die erwähnten Verträge und Gesetzentwürfe zugleich mit einer "Denk- schrift über die Neueinrichtung einer Wasserstraßenverwaltung" vor das Plenum des Landtags. Berichterstatter über die Beschlüsse des Haushaltsausschusses war der Abgeordnete Dr. von Knilling, der in eingehender und klarer Weise die außerordentlich große und weitgehende Bedeutung der Vorlage hervorhob und dem Landtag die Zustimmung zu sämtlichen und von ihm vor- getragenen Ausschußbeschlüssen empfahl. Nachdem der Abgeordnete Dr. Dirr sich unter Betonung der ungemeinen Wichtigkeit der Vorlagen für Annahme des vom Ausschuß gebilligten Abänderungsantrages hinsichtlich des Abstiegs der Linie zur Donau, sowie für Nachprüfung der Bauwürdigkeit der Linie über das Maindreieck bei Kitzingen eingesetzt hatte, ergriff der Abgeordnete Dr. Held das Wort. Er verwies auf die inter- nationale Tragweite des Unternehmens und vertrat im Gegensatz zum Vorredner in einer längeren Rede den Standpunkt, daß der Antrag: "Es möge in Ziffer 4 des Vertrages zwischen Reich und Bayern wegen Ausführung der Main- Donau-Wasserstraße statt "Nürnberg-Kelheim" "Nürnberg-Donau" gesetzt werden" abzulehnen sei.

Über den Antrag entspann sich sodann eine lebhafte Debatte, in der vor allem Ministerialdirektor Dr. von Graßmann ausführte, daß bereits Verhandlungen mit maßgebenden Vertretern, insbe- sondere solchen des Reichs, in München im Gange seien, um endlich die Gründung der Aktien- gesellschaft für den Ausbau der Großschifffahrtsstraße sicher zu stellen.

Wenn es in den nächsten Wochen nicht gelinge die Aktiengesellschaft zustande zu bringen, so könne niemand die Garantie übernehmen, daß das Unternehmen wieder mit Erfolg in Angriff genommen werden könne. Jetzt sei es möglich an eine Gründung zu denken, jetzt sei es möglich den Versuch zu machen, durch Obligationen einen Teil des Kapitals hereinzubringen. Dr. von Graßmann legte ferner noch näher dar, welche Gefahren es mit sich bringe, wenn man jetzt aus Rücksicht auf kleinliche Nebeninteressen das Zustandekommen des Gesamtunternehmens in Frage zu stelle. Er betonte, daß eine endgültige Feststellung der auszubauenden Linie im Staats- vertrag an

sich nicht enthalten sei, daß aber eine Abänderung der Fassung des Vertrages die Durchführung des Werks sehr erschweren würde und ungünstige Wirkungen haben müßte.

Er ersuchte dringend um jenes hohe Maß von Vertrauen, welches die Durchführung der verant- wortungsvollen notwendig mache, und bat den Landtag der Regierung nicht unnötige Schwierig- keiten zu bereiten.

Nach einer weiteren kurzen Aussprache, an der sich besonders noch die Abgeordneten Ackermann (SPD) und Held (BVP) beteiligten, wurde zur Abstimmung über sämtliche in dieser Sitzung zur Beratung stehenden Entwürfe geschritten.

Was den Gesetzentwurf über den "Staatsvertrag betreffend den Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich, Einziger Artikel" betrifft, so wurde der Entwurf mit folgenden Änderungen angenommmen:

Der Absatz 1 blieb unverändert.

Bei Absatz 2 wurde die Ermächtigung der Staatsregierung zum Vertrag auch auf einen Vertrag mit Baden ausgedehnt.

Absatz 3 wurde entsprechend den oben erwähnten Vorschlägen des Ausschusses geändert.

Absatz 4 wurde ohne Änderungen angenommen.

Die Fassung des Gesetzes hatte demnach nunmehr folgenden Wortlaut erhalten: "Der Staatsvertrag wegen Übergang bayerischer Wasserstraßen auf das Reich wird genehmigt.

Die Staatsregierung wird ermächtigt mit dem Reiche und mit Baden über die Ausführung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße und den Ausbau der bayerischen Donau Verträge abzuschließen.

Die Staatsregierung wird weiter ermächtigt sich an einem zum Ausbau dieser Wasserstraßen nach Maßgabe dieses Vertrags zu bildenden gemischtwirtschaftlichen Unternehmen zu beteiligen und von den Aktien dieses Unternehmens, sofern dessen Kapital auf nicht mehr als 600 Millionen Mark bemessen wird, den im Vertrage vorgeschriebenen Anteil von 26 vom Hundert zu übernehmen. Die hiezu erforderlichen Mittel sind zunächst aus dem durch den außerordentlichen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1920 zum Ausbau dieser Wasserstraßen bewilligten Betrag von 75 Millionen Mark zu entnehmen; die weiter benötigten Mittel sind jeweils nach Bedarf in den Staatshaushalt einzustellen. Die Staatsregierung wird endlich ermächtigt für Schuldverschreibungen dieses gemischtwirtschaftlichen Unternehmens nach Maßgabe des Vertrags mit dem Reich gemeinschaftlich mit diesem Bürgschaft zu übernehmen".

In der sofort nachfolgenden zweiten Lesung wurde der Gesetzentwurf ebenfalls in der oben erwähnten Fassung angenommen.

Sodann stand der "Vertrag zwischen dem Reiche und Bayern wegen der Ausführung der Main- Donau-Wasserstraße" (Main-Donau-Vertrag) zur Abstimmung.

Zum Abänderungsantrag des Ausschusses lag ein zweiter Abänderungsantrag des Abgeordneten Dr. Held vor, in dem verlangt wurde, der Regierungsvorlage betreffend den Entwurf eines Ver- trages über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße A Ziffer 4 unter Ablehnung des Ausschußbeschlusses zu Buchstaben c die Zustimmung zu erteilen. Nach dem Antrage "Held" sollte also die Fassung der Regierungsvorlage wieder hergestellt werden.

Dieser Abänderungsantrag des Abgeordneten Held wurde jedoch abgelehnt und die Fassung des Ausschußbeschlusses hatte somit die Genehmigung des Hauses gefunden.

Es folgte sodann die Abstimmmung über einen Antrag "Hartmann Hans", "Dr. Dirr" und "Häberlein":

"Zu dem Vertrage zwischen der bayerischen Regierung und der Reichsregierung wegen Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße wolle der Landtag beschließen:

Die zwischen dem Bayerischen Kanalverein und dem Main-Donau-Stromverband getroffenen Vereinbarungen betreffend die Prüfung der Bauwürdigkeit der Linie über das Maindreieck bei Kitzingen haben auch im Rahmen dieses Vertrages Geltung". Dieser Antrag wurde angenommen.

Endlich wurde noch der Zusatzvertrag zwischen dem Reiche, Bayern und Baden genehmigt.

Auch die sonstigen oben erwähnten Anträge des Ausschusses fanden die Billigung des Plenums.

Nachdem auch noch die übrigen in dieser Sitzung zu behandelnden Gesetzentwürfe verabschiedet worden waren, wurde die denkwürdige Sitzung, die als weiterer Markstein in der Geschichte des Großschifffahrtsgedanken bezeichnet werden muß, geschlossen.

Die ausfertigung des "Gesetzes über den Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich" erfolgte erst einige Monate später am 23. September 1921 ²¹⁾, während der "Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich" für sich bereits am 16. August 1921 von der bayerischen Regierung und dem Lanbtagspräsidenten unterzeichnet worden war.

Inzwischen hatte auch der Reichstag dem vom Reichsverkehrsminister Groener am 19. Juni ein- gebrachten "Gesetzentwurf über den Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich" am 4. Juli seine Zustimmung gegeben ²²⁾ und die Reichsregierung ermächtigt, wegen Ausführung schwebender Wasserstraßenpläne mit den Landesregierungen Verträge abzuschließen, sowie für Schuldverschreibungen von gemischtwirtschaftlichen Unter- nehmungen, welche zur Ausführung der Wasserstraßenpläne gebildet würden, Bürgschaft zu übernehmen. Das gesetz wurde am 29. Juli 1921 verkündet ²³⁾.

Mit der annahme der erwähnten verträge und Gesetzentwürfe durch die gesetzgebenden Körper- schaften in Reich und Bayern waren somit die ersten und wichtigsten Grundlagen für die Errich- tung des Unternehmens gelegt, das den Bau der Großschifffahrtsstraße durchführen sollte.

5. Vorbesprechungen im Reichsverkehrsministerium (Zweigstelle München) über die Gründung des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens. - Einsetzung eines Gründungsausschusses.

Am 19. Juli 1921 fand in einem Saale des Verkehrsministrialgebäudes eine entscheidende Aussprache über die Gründung der Aktiengesellschaft statt, in der den Interessenten an der Aktiengesellschaft, vor allem den Vertretern der Städte, wichtige Mitteilungen betreffend die Finanzierung der Großschifffahrtsstraße Aschaffenburg-Passau-Grenze gemacht wurden. Über das hierbei entwickelte Finanzierungsproblem werden wir unten im Zusammenhang berichten ²⁴⁾.

Auch ein vorläufiger Entwurf des Gesellschaftsvertrages konnte bereits anläßlich dieser Ausspra- che vorgelegt werden. Dieser Entwurf sah u.a. das Grundkapital der Gesellschaft in einer Höhe von 600 Millionen Papiermark vor, das in 600.000 Stück auf den Inhaber lautende Aktien, eine jede zu 1.000 Pmk.zerlegt sein sollte. Die Aktien sollten in zwei Gattungen zerfallen:

1. in Aktien Gruppe A, von denen 270.000 vom Reich und 156.000 vom Lande Bayern übernommen werden sollte.

²¹⁾ = "Gesetz- und Verordnungsblatt für den Freistaat Bayern" Nr. 47/1921, S. 489

²²⁾ = Reichstagsdrucksache Nr. 2235; 1. Wahlperiode 1921; ²³⁾ = Reichsgesetzblatt Nr. 80/1921, S. 961

²⁴⁾ = Vergl. Nachtrag über die Kraftausnützung zur Denkschrift des Stromverbandes und Dr. Endrucks ungedruckte Darlegungen über die "Grundlage der Finanzierung"

2. in 174.000 Aktien Gruppe B, die vom Lande Baden, von Gemeinden, Gemeindeverbänden, öffentlich-rechtlichen Körperschaften und von sonstigen Zeichnern übernommen werden sollten

In der erwähnten Sitzung vom 19. Juli wurde bereits die Gründung einer "Main-Donau-Aktien- gesellschaft zum Bau der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau" definitiv beschlossen.

Der Sitzung wohnten unter anderem bei: Staatssekretär Kirschstein vom Reichsverkehrsministeri- ums in Berlin, Vertretern der bayerischen Ministerien, der bayerischen Städte, sowie der norddeutschen Städte am Rhein und am unteren Main.

Unter Leitung des Ministerialdirektors Dr. von Graßmann wurde ein Gründungsausschuß gebildet, dem als Vorsitzender ein Vertreter des bayerischen Staatsministeriums des Innern (Ministerialdirektor Dr. von Graßmann) angehörte. In diesen Gründungsausschuß wurden ferner entsandt:

Ein Vertreter des Reichs (aus dem Reichsverkehrsministrium), je ein Vertreter der außerbayerischen Städte (Stadtrat Dr.Landmann, Frankfurt-Main, als dessen Stellvertreter Oberbürgermeister Dr. Kalb - Mainz), ein Vertreter der bayerischen Städte (Oberbürgermeister Wächter - Bamberg, als Stellvertreter Oberbürgermeister D. Luppe aus Nürnberg) und ein Vertreter der Privatwirtschaft (Kommerzienrat Berthold - Nürnberg, Direktor der Schuckertwerke). Zum Geschäftsführer des Gründungsauschusses wurde Dr. Endrucks bestellt.

Dieser Ausschuß hatte die Aufgabe, die zur Gründung des Unternehmens notwendigen Maßnahmen im ständigen Benehmen mit den Interessenten durchzuführen, insbesondere die Satzungen der Gesellschaft vorzuberaten, einen Prospekt als Grundlage für private Aktienzeichnungen und für die geplante Anleiheaktion des Unternehmens auszuarbeiten und schließlich die Grundlagen für die Konzessionsurkunde festzulegen und die noch ausstehenden Zeichnungen der Städte und des Privatkapitals auf das Aktienkapital durch Verhandlungen mit den Beteiligten her- beizuführen. Im Zusammenhang mit diesen Aufgaben sollte der Ausschuß auch endgültige Vorschläge hinsichtlich der in der Besprechung vom 19. Juli noch offen gelassenen Fragen aus- arbeiten, die die Höhe des Aktienkapitals, eine etwaige Verpflichtung öffentlicher Körperschaften (des Reichs, des Landes Bayern und der beteiligten Städte) zur Beteiligung an einer späteren Erhöhung des Aktienkapitales und die Verwendung der Bauzinsen und der Dividenden auf die aktien dieser Körperschaften u.a. betrafen.

Die Verhandlungen des Gründungsausschusses und des diesem angegliederten Büros waren daher für die Gestaltung des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens zur Durchführung der Großschifffahrtsstraße von grundlegender Bedeutung.

6. Die ersten Arbeiten des Gründungsausschusses - Der Plan einer intensiveren Ausnützung der Wasserkräfte zwecks Finanzierung des Ausbaues und der Unterhaltung der Großschifffahrtsstraße.

In den folgenden Monaten machten die Vorarbeiten zur Gründung der geplanten Aktiengesellschaft - ungeachtet der ungeheuren Schwierigkeiten, für die die fortzschreitende Inflation für die Finanzierung des Unternehmens mit sich brachte - weiter rüstige Fortschritte.

Gerade die Inflation und die durch sie bedingte Kohlenknappheit waren es, die dem Gedanken einer Finanzierung des Werkes durch intensivste Ausnützung aller nur irgendwie gewinnbaren Wasserkräfte immmer weitere Kreise gewannen. Neue Untersuchungen über die Frage der Wasserkraftausnutzung gelangten zu dem Ergebnisse, man dürfe bei dem bisherigen Projekt einer Gesamtwasserkraftausnützung im Zuge der Großschifffahrtsstraße von nur 110.000 PS nicht stehen bleiben, sondern müsse auch vor allem in den reinen Kanalstrecke bedeutende Kraftleistungen zu erzielen versuchen. Mit Rücksicht darauf wurde nunmehr an eine Überleitung und Ausnutzung

größerer Lechwassermengen gedacht, während die Entwürfe bisher bekanntlich nur die Entnahme des für Betriebszwecke benötigten Lechwassers vorgesehen hatten.

Der Gründungsausschuß plante daher jetzt eine Überleitung des Lechwassers bis zu 75 Kubikmeter/Sekunde, da nur bis zu dieser Grenze eine Überleitung ohne Gefährdung der (Donau-)- Schifffahrtsinteressen möglich erschien, und kam so zu einer Lösung, bei der mit einem Mindest aufwand von Kosten ein Höchstmaß an Wasserkraft gewonnen werden konnte. Durch Überleitung dieser Wassermenge in einem 89 Kilometer langen Zubringerkanal aus dem Flußgebiet der Donau in das des Mains sollte ein Gefälle von 300 Metern gewonnen werden.

Die Zahl der Kraftstufen war nach den neuesten Untersuchungen ebenfalls wesentlich erhöht.

Es sollten im Zuge der ganzen Großschifffahrtsstraße 33 Kraftstufen entstehen; davon sollten auf den kanalisierten Main 15, auf die reine Kanalstrecke 11, auf die Altmühl 4 und auf die Donau 3 Kraftstufen entfallen.

Ferner war errechnet, daß das gesamte Nutzgefälle von der Scheitelhaltung bis Aschaffenburg rund 300 Meter betragen würde, dasjenige der Altmühl 18 Meter und das der Donau 15 Meter.

Da die Kraftwerke des Mains und der Donau von der Wassermenge und den Wasserständen des Flusses abhängig sind, so sollte durch Anschluß der Kraftwerke an das Hochspannungsnetz des Bayernwerks und damit durch Einbeziehung in die Gesamtkrafterzeugung Bayerns ein gewisser Ausgleich in der Stromlieferungsmöglichkeit geschaffen werden.

Wichtig waren aber vor allem die Kraftwerke, die an der reinen Kanalstrecke entstehen sollten, da der Lechzubringer eine gleichmäßig zugeführte Wassermenge von mindestens 31 Kubikmeter/Sekunde garantieren konnte, welche von den wechselnden Wasserstände unabhängig war und somit eine das ganze Jahr hindurch konstante Energielieferung ermöglichte.

Die kleineren Altmühlkraftwerke sollten ebenfalls als ständige Kraftwerke ausgebaut werden.

Das Kraftwerk Eichelburg in der Nähe der Scheitelhaltung sollte durch Anlage eines Stauweihers als Spitzenkraftwerk ausgebildet werden. Es war errechnet, daß die normale Leistung dieses Werks von 16.500 PS auf die Dauer von 3 Stunden auf die dreifache Höhe gebracht werden konnte. Die Gesamtleistung der 33 Kraftwerke an der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau sollte im Mittel rund 250.000 PS oder 1,5 Milliarden Kilowattstunden im Jahre betragen.

Bei den einzelnen Werken waren nach den neuesten Untersuchungen Leistungen vorgesehen, wie die folgende Tabelle ausweist.

Werk	Leistung mittl. [PS]	Leistung max. [PS]	Erzeugung/Jahr [kWh]	Speisepunkt
1. Obernau	3.600	4.820	12.352	
2. Kleinwallstadt	3.210	4.250	29.039	
3. Wörth	3.500	4.660	20.759	
4. Großheubach	4.600	6.110	27.283	Dettingen
5. Freudenberg	5.610	7.820	33.273	
6. Hasloch	4.420	5.800	26.215	
7. Bettingen	6.430	8.440	38.136	
8. Rothenfels	6.010	7.870	35.645	
9. Steinbach a.M.	5.450	7.250	32.324	
10. Harrbach	4.320	5.760	25.622	
11. Himmelstadt	2.190	3.210	12.989	Würzburg
12. Erlabrunn 1)	1.770	2.600	10.498	
13. Stetten 1)	20.370	26.620	120.814	
14. Halsheim 1)	5.050	6.560	29.952	
15. Gaenheim 1)	9.030	11.730	53.556	
16. Knetzgau	1.130	1.630	6.702	
17. Limbach	3.850	5.270	23.012	Bamberg
18. Viereth	4.130	5.570	24.673	
19. Bamberg	15.110	20.820	89.617	
20. Forchheim 2)	11.140	15.330	66.071	
21. Frauenaurach 2)	10.850	14.800	64.351	
22. Stein b Nbg. 2)	5.820	7.980	34.815	
23. Katzwang 2)	10.520	13.980	60.793	Nürnberg
24. Rednitzhembach 2)	11.350	15.460	67.317	
25. Eichelburg2) 3)	16.500	49.500	97.862	
26. Altenhofen 2)	12.800	17.320	75.917	
27. Oberhofen 4)	690	1.160	4.092	
28. Riedenburg 4)	730	1.230	4.330	
29. Altenessing 4)	570	910	3.881	
30. Gronsdorf 4)	600	920	3.559	Regensburg
31. Poikam 5)	5.120	6.470	30.367	
32. Regensburg 5)	6.130	7.550	36.357	
33. Steinbach/Donau 5)	44.200	59.800	252.779	
Gesamtleistung der 33 Werke	246.800	359.200	1.454.952	

^{1) =} Kraftwerke der Werntal-Linie 2) = Kraftwerke im Stillwasserkanal

Schließlich dachte man unter Berücksichtigung der neuesten Studien über die Wasserkraftausnutzung auch noch an den Ausbau der "Oberen Donau" von Ulm bis

^{3) =} Spitzenkraftwerk 4) = Kraftwerke an der Altmühl 5) = Donaukraftwerke

Kelheim zur Kraftwasserstraße und rechnete hier mit einer Gesamtkrafterzeugung von 150.000 PS im Mittel, entsprechend einer jährlichen Leistung von rund einer Milliarde kW/h.

Die Gesamtleistung der Großschifffahrtsstraße, einschließlich der oberen Donau, konnte somit auf 400.000 PS oder 2,5 Milliarde Kilowattstunden jährlich angesetzt und damit die Finanzierung der Wasserkraft- und Großschifffahrtsstraßen als gesichert betrachtet werden.

Wie stellte sich nun der Gründungssauschuß diese Finanzierung nicht nur des Ausbaues selbst, sondern auch der Unterhaltung der Großschifffahrtsstraße vor? ²⁵⁾ Wenn man die zu erbauende Wasserstraße zugleich als Schiffahrts- und Kraftstraße betrachtete, kam man zu einer Scheidung der Gesamteinnahmen des Unternehmens in solche Einnahmen, die aus dem Schiffahrtsabgaben fließen würden und in solche, die durch den Verkauf der elektrischen Kraft erzielt werden könnten.

²⁵⁾ = Vergl. Niederschriften des Gründungsauschusses (Vorschläge von Dr. Endrucks)

Die Schifffahrtsabgaben sollten vom Reich vereinnahmt werden, das dafür den jährlichen Kosten- aufwand für die Unterhaltung der dem Schifffahrtsbetrieb dienenden Anlagen übernehmen sollte.

Dadurch hoffte man die Bewirtschaftung der fertiggestellten Wasserstraße um mehr als zwei Drittel der laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten zu entlasten.

Dagegen sollten die aus dem Verkauf der elektrischen Kraft fließenden Einnahmen gänzlich dem die Wasserstraßen erbauenden Unternehmen zufließen. Mit diesen Einnahmen sollte das Unternehmen außer den laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten der Kraftwerke auch die Verzinsung und Amortisation des gesamten für den Bau der Wasserstraße aufgewendeten Kapital decken.

Was die Aufbringung dieses Kapitals selbst anlangte, so war, wie schon erwähnt, an eine großzügige Inanspruchnahme von öffentlichen und privaten Krediten gedacht, die aber nur in dem Maße von Erfolg begleitet sein konnte, als die Verzinsung und Amortisation des Leihkapitals durch Einnahmen sichergestellt waren, die von den Kraftwerken über die laufenden Unterhaltungs- und Betriebskosten hinaus erwirtschaftet werden konnten. Nur wenn es möglich warm, nennenswerte Überschüsse der zu erwartenden Kraftwerkseinnahmen über die Kraftwerksbetriebskosten zu erzielen, konnte man überhaupt daran denken, die Kosten des Gesamtwerks innerhalb der Konzessionsdauer von 99 Jahren abzulösen.

Von diesen Überschüssen musste demnach die Rentabilität des ganzen Unternehmens abhängen und von der rechnerischen Feststellung dieser Überschüsse mussten daher auch alle Betrachtungen über die Möglichkeit einer Finanzierung durch Kreditaufnahme ausgehen.

Zwecks Feststellung der erzielbaren Überschüsse zerlegte man die zu erstellende Wasserstraße in betriebswirtschaftlicher Hinsicht in zwei Typen. Für den ersten Typ, der den weitaus größeren Teil der Wasserstraße (560 km von 696 km) umfassen sollte, sah man die Vereinigung von Großschifffahrtskanal und Kraftkanal vor. Dieser Typ sollte gleichmäßig dem Betriebe der Schifffahrt und der Gewinnung von Kraft dienen. Der andere Typ war eine lediglich für die Zwecke der Schifffahrt dienende Grossschifffahrtsstraße ohne Kraftwerke. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Typen hinsichtlich der Finanzgebarung bestand demnach darin, dass der erste aus den Kraftwerken Betriebseinnahmen und Betriebsüberschüsse erzielen würde, der zweite dagegen nicht. Während sich also der erste Typ durch seine Überschüsse selbst würde finanzieren können, war an eine Finanzierung des zweiten Typs angesichts der herrschenden Geldknappheit nur zu denken, wenn die Überschüsse des ersten so groß sein würden, um die Finanzierung des Gesamtunternehmens zu tragen.

Was den uns vor allem interessierenden zweiten Typ betrifft, so war allerdings zu bedenken, dass er seiner Finanzierung deshalb nicht unüberwindliche Schwierigkeiten bieten würde, weil er den weitaus kleinsten Teil des ganzen Werks (116 von 696 km) bildete und weil er nicht auf die Gesamtlänge der Wasserstraße in kleinere Abschnitte verteilt war. Er stellte vielmehr als sogenanntes Mittelstück (Nürnberg-Kelheim) einen Bauabschnitt dar, dessen Bau zurückgestellt werden konnte -wenn die Überschüsse nicht zur Mitfinanzierung des zweiten Typs ausreichen sollten, ohne daß der Bau des vom ersten Typs gebildeten Bauabschnitts in Frage gestellt wurde.

Unter Berücksichtigung des eben gesagten zerlegte man das Gesamtwerk regional in zwei Gruppen-Bauabschnitte, die finanziell und wirtschaftlich durch die beiden Typen bestimmt waren und die wie folgt eingeteilt wurden:

Gruppe und Typ I:
Aschaffenburg-Wernfeld
Wernfeld-Würzburg
Wernfeld-Haßfurt (Werntallinie)
Haßfurt-Bamberg
Bamberg-Nürnberg
Lechzubringer
Kelheim-Passau-Grenze
Gruppe und Typ II:
Nürnberg-Kelheim (Mittelstück)

Von den oben erwähnten 33 Kraftwerken sollten in Gruppe I 29 Werke mit einer Gesamtleistung von 1.442.950.000 kW/h liegen. Die Gruppe I sollte demnach den Aktivfaktor des Gesamtunternehmens darstellen, den Träger der Kraftwerkseinnahmen und der Kraftwerksüberschüsse.

In Gruppe II, dem sog. Mittelstück, waren vier kleine Kraftwerke vorgesehen, die jedoch nur eine Gesamtleistung von insgesamt 15.312.000 kW/h aufbrachten und auf das finanzielle Gesamtergebnis keinen nennenswerten Einfluß ausübten. Diese vier Kraftwerke sollten daher für die Finanzierung der beiden Gruppen außer Betracht bleiben; nach Vollendung des Mittelstücks sollten ihre Überschüsse zur Verstärkung ihrer Reserven herangezogen werden. Demnach war die Gruppe II der Passivfaktor im finanziellen Organismus des Gesamtunternehmens und sollte während ihres Baues von den Einnahmen und Überschüssen der Gruppe I zehren.

Wie kam man aber nun im Gründungsausschuß dazu, mit verhältnismäßig großen Einnahmen und Überschüssen zu rechnen?

Man sagte sich, daß die Kraftanlagen des Unternehmens als sogenannte "werbende Anlagen" nach ihrer Vollendung und Inbetriebnahme relativ sehr geringe und gleichbleibende Betriebskosten verursachen würden und rechnete damit, daß die Überschüsse mit ihren hohen Ergebnisziffer für die Rente des Unternehmens zur Verfügung stehen würden.

Die Gruppe I selbst, den finanziellen Träger des Ganzen, zerlegte man hinsichtlich der Entwicklung und Gebahrung der Einnahmen und Überschüsse, namentlich aber in zeitlicher Hinsicht, in zwei Hauptabschnitte, auf die sich die einzelnen Unterabschnitte folgendermaßen verteilen sollten:

Hauptabschnitt I:
Aschaffenburg-Wernfeld
Wernfeld-Würzburg
Haßfurt-Bamberg
Kelheim-Passau-Grenze
Hauptabschnitt II:
Wernfeld-Haßfurt (Werntallinie)
Bamberg-Nürnberg
Lechzubringer.

Der Bau des Hauptabschnittes I sollte von dem des Hauptabschnitts II in technischer und finanzieller Beziehung unabhängig sein. Es bestand somit nach den fertiggestellten Plänen sowohl die eine Möglichkeit mit dem Bau der beiden Hauptabschnitte gleichzeitig zu beginnen, ohne daß einer der beiden Abschnitte irgendwie beeinträchtigt werden würde, als auch die andere Möglichkeit, für den Fall der außergewöhnlichen Schwierigkeit einer gleichzeitigen Finanzierung der beiden Hauptabschnitte den Bau des Hauptabschnitts II so lange zurückzustellen, bis die Finanzierung des letzteren ebenfalls möglichwerden würde. Diese Elastizität des Bauprogramms hatte auch noch den besonderen Vorteil, daß für den Fall einer durch die Inflation herbeigeführten absoluten Unmöglichkeit einer für den ganzen Abschnitt I ausreichenden Finanzierung aus dem Hauptabschnitt I die am raschesten fertig zu stellenden und rentabelsten Objekte, nämlich die Kraftwerke Limbach und Viereth am Main und die Teilstrecke Regensburg-Passau-Grenze vorweg zur Ausführung gebracht, der Bau der übrigen Objekte des Hauptabschnitts I aber bis zum Eintritt einer Änderung der Verhältnisse aufgeschoben werden konnte.

Was die Finanzierung des Hauptabschnitts I anbelangt, so war man im Gründungsausschuß sich darüber klar, daß hiefür allzu große Kapitalaufwendungen nicht nötig sein würden, da die geplante Führung der Wasserstraße mit dem Flußbett zusammenfiel. Es waren daher kostspielige Kanal- bauten nicht erforderlich und es konnte ferner mit einem früheren Einsetzen des Kraftwerksbetriebes und daher auch mit dessen Betriebseinnahmen und Betriebsüberschüssen gerechnet werden. Alledings war aber auch zu bedanken, daß selbst bei Beschleunigung der Bau- ausführung drei Jahre der vorgesehenen Bauzeit vergehen würden, bevor auch nur ein Kraftwerk in Betrieb gesetzt und dadurch eine Einnahmeguelle erschlossen werden konnte. Mit Rücksicht darauf mußte Sorge getragen werden, daß der ungedeckte Zinsenaufwand für die zwecks Durch- führung des Ausbaues im Wege des Kredits aufzunehmenden Kapitalien irgendwie aufgebracht werden konnte. Es gab dafür zwei Wege: entweder, es wurde dieser Zinsenaufwand in den ersten drei Jahren nur aus dem Aktienkapital bestritten oder aber es wurden besondere Kreditaktionen eingeleitet. Wählte man der ersten Weg, so war von vorneherein angesichts der Größe der in Betracht kommenden Zinsbeträge ein sehr hohes Aktienkapital erforderlich und es bestand die Gefahr, daß dieses Aktienkapital durch die Entnahmen für den Zinsendienst zum größten Teil aufgezehrt wurde. Dagegen bot dieser Weg den Vorteil, daß für diese Art der Zinsenaufbringung weitere Zinsen nicht zu zahlen waren. Wählte man dagegen den zweiten Weg, indem man den Zinsendienst etwa aus Vorschüssen des Reichs oder des Finanzkonsortiums bestritt, so war die Entstehung von Zinseszinsen zu befürchten. Man war sich daher über die Aufbringung der Zinsen während der ersten drei Jahre noch nicht recht im Klaren.

Dafür sollte aber die Finanzierung nach dieser ersten kritischen Periode allzugroße Schwierigkeiten nicht mehr bereiten. Dadurch, daß im vierten Baujahr der Kraftwerksbetrieb des Hauptabschnittes I einsetzen und in rascher Steigerung in den vier folgenden Jahren seine Höchstleistung nahezu erreichen würde, hoffte man zunächst eine teilweise, später sogar eine volle Deckung für den Zinsendienst des Hauptabschnitts I, später auch für einen Teil des Zinsendienstes des Hauptabschnittes II zu erzielen. Mit Rücksicht auf ein möglichst frühzeitiges Einsetzen dieses Zinsendienstes aus dem Unter- nehmen selbst sollte eine Verlängerung der Bauzeit, zum wenigsten für die Objekte, deren Vollendung in ersten fünf Jahren vorgesehen war, nicht stattfinden, weil jedes Hinausziehen der Betriebsreife der Kraftwerke auch die Deckungsmöglichkeit für den Zinsenaufwand hinausschieben würde.

Wenn somit auch gefordert werden mußte, daß Hauptaufgabe der Finanzierung zunächst sein sollte, das Unternehmen über die erste zinsenzehrende und einnahmensschwache Periode der Bauzeit rasch und billig hinwegzubringen, sowie die in dieser Periode entstandenen Passivposten auf die leistungsfähigeren späteren Perioden abzuwälzen, so durfte dabei doch nicht das finanziel- le Hauptziel des Unternehmens außer Acht gelassen werden, das in einer möglichst großen Anspannung des Kredits in der Bauzeit

Hinsichtlich der Finanzierung des Hauptabschnitts II war zu bedenken, daß hier große Kanalführungen notwendig waren und vor allem die Inbetriebnahme sämtlicher Kraftwerke von der Fertigstellung des Lechzubringers abhing. Wenngleich auch geplant war, den Bau des Lechzubringers bereits im ersten Baujahrt des Gesamtunternehmens in Angriff zu nehmen, so konnte doch mit einer Inbetriebnahme der Kraftwerke im Hauptabschnitt II erst vom achten Baujahr ab gerechnet werden. Um den Kapitalbedarf möglichst zu verringern, sollten die Schleusenbauten und die übrigen nicht werbenden Anlagen im Hauptabschnitt II erst nach Fertigstellung und Betriebs- aufnahme der Kraftwerke ausgeführt werden.

Für die Gebaren der Kraftwerksüberschüsse im Einzelnen hatte der Gründungsausschuß zwei Tabellen ausgearbeitet:

In der Tabelle I war für jeden der beiden Hauptabschnitte und für beide zusammen angegeben:

- 1. Die Zahl der verfügbaren Kilowattstunden, die von den Kraftwerken in den Baujahren und den nach Vollendung des Ausbaues folgenden Geschäftsjahren bis zum 99. Konzessionsjahr geleistet werden sollten;
- 2. Die Betriebskosten der Kraftwerke in den gleichen Zeitabschnitten;
- 3. die Bruttoeinnahmen, die in den gleichen Zeitabschnitten von den Kraftwerken durch den Verkauf der elektrischen Kraft, und zwar unter Annahme eines Preises von 0,35, 0,40, 0,45 und 0,50 Mark pro Kilowattstunde am Schaltbrett erzielt werden könnten.
- 4. die Überschüsse, die sich in den gleichen Zeitabschnitten aus den Bruttoeinnahmen der Kraftwerke nach Abzug der Betriebskosten ergeben würden.

Die Betriebskosten waren in der Weise berechnet, daß zunächst 0,7 Prozent der bautechnischen, 6 Prozent der Kosten der Maschinen und 4 Prozent der Leistungsanlagen als laufende Unterhaltungs- und Betriebskosten zugrunde gelegt wurden. Diesen Kostenquoten waren noch die Löhne und Verwaltungskosten hinzugefügt, und zwar in der Weise, daß nach Erfahrungssätzen

PMk. 4.185.000 für Löhne und

PMk. 2.219.000 für Verwaltungskosten usw.

Ges. PMk. 6.404.800 als Jahresaufwand der 29 Kraftwerke angenommen und auf die einzel- nen Kraftwerke verteilt wurden.

Die Tabelle II gab Aufschluß über die "Überschüsse der Kraftwerke der Großschifffahrtsstraße Main-Donau aus dem Verkauf elektrischer Kraft bei Annahme eines Preises von Mk. 0,35 mit 0,50 für die Kilowattstunde am Schaltbrett" und sollte so die Rentabilität des Unternehmens beweisen.

In den genannten Tabellen tauchten die Ziffern, die die Normalleistung der Kraftwerke angeben, zum Teil erst im 13. Jahre, also im zweiten Jahre nach Beendigung des Baues auf. Dies hatte seinen Grund darin. Daß für die Kraftwerke, die erst im 11. Baujahre fertiggestellt werden würden, nicht gleich im Vollbetrieb angenommen werden könnte. Im 13. Jahre sollte bei Einhaltung der elfjährigen Bauzeit die volle Leistung der Kraftwerke und die volle Entwicklung der Betriebseinnahmen und Betriebsübeschüsse erreicht werden. Da man aber damit rechnen mußte, daß das 13. Jahr vielleicht infolge Verzögerung in der Bauausführung oder der Betriebsaufnahme usw. noch in die Bauzeit mit einzurechnen war, so sah man die Tilgung der von dem Unternehmen aufgenommenen Anleihen erst für das 14. Jahr vor und erachtete daher die Rückzahlung der Obligationen bis frühesten zum 14. Jahre für ausgeschlossen.

Eine weitere Tabelle war im Gründungsausschuß ausgearbeitet worden, die die Baukosten bei Annahme einer Bauzeit von 11 Jahren dartun sollte. Mit Rücksicht darauf, daß es sich bei den darin angegebenen Zahlen um Inflationszahlen handelt, ist heute ein Interesse für nähere Angaben über diese Baukosten wohl nicht mehr gegeben; wir brauchen daher auch diese Tabelle nicht mehr näher zu besprechen.

Die sämtlichen Tabellen erfüllten auch ihren Zweck sehr gut. Die Rentabilität des Gesamtunternehmens konnte nach den angegebenen Berechnungen wohl als gesichert gelten, vor allem mit Rücksicht darau, daß man in jenen Zeiten der Inflation annahm, am Absatz der von den Kraftwerken erzeugten Elektrizität sei nicht zu zweifeln.

Für die endgültige Finanzierung des Gesamtunternehmens selbst hatte man einen ausführlichen Plan ausgearbeitet, auf den wir aber, da es sich um Inflationsberechnungen handelt, ebenfalls nicht näher eingehen wollen. Es sei lediglich erwähnt, daß geplant war, das vorerst in Aussicht genommene Kapital von 250 Millionen später auf 600 Millionen Papiermark zu erhöhen.

Das benötigte Kapital sollte durch Aktien und fünfprozentige Obligationen aufgebracht werden.

Für die Finanzgebarung der einzelnen Geschäftsjahr waren eine Reihe von Tabellen ausgearbeitet worden, die einen Überblick über die Vermögensverhältnisse vom ersten bis zum zwölften Geschäftsjahre geben und die insbesondere die Höhe der auf das jeweils folgende Jahr vorzutragenden Baufonds aufzeigen sollten. Da diese Zahlen, die für die Geschäftsjahre errechnet sind, durch die Verhältnisse überholt sind, kann auf ihre Wiedergabe verzichtet werden.

In das 14. Geschäftsjahr sollte nach dem Finanzierungsplan das Unternehmen in folgender Verfassung treten:

Die Großschifffahrtstraße Aschaffenburg - Passau-Grenze sollte mit Ausnahme des Mittelsücks seit zwei Jahren fertiggestellt sein. 29 Kraftwerke mit einer Gesamtleistung von 1.442.950.000 Kilowattstunden sollten in Betriebe sein.

Der Betrieb der Kraftwerke sollte bei Annahme eines Preises von 0,35 Mark am Schaltbrett einen jährlichen Überschuß von 454.395.500 Pmk abwerfen. An offenen Reserven sollten vorhanden sein 41.871.000 PMk.

Die in fünfprozentigen Obligationen bestehenden Schulden sollten 7.100.000.000,000 PMk Betragen, das Aktienkapital sollte eine Höhe von 600.000.000.00 PMk Haben und das investierte, renteberechtigte Gesamtkapital sollte sich demnach auf nominell 7.700.000.000,00 PMk belaufen.

Um die Möglichkeit der geplanten Finanzierung darzutun, errechnete man, daß zur Verzinsung der Anleiheschuld von 7.100.000.000 PMk mit 5 Prozent Zinsen, sowie zur Tilgung derselben in 86 Jahren (vom 14. mit dem 99. Geschäftsjahr) eine Annuitat von 360.426.743,00 PMk nötig sei.

Da aber mit Rücksicht auf die Konzessionsdauer auch auf die Tilgung des Aktienkapitals Bedacht genommen werden mußte, so errechnete man weiter bei Annahme einer Durchschnittsdividende von 6½ Prozent für den Dividendendienst und für für die Tilgung von 600.000.000 PMk Aktienkapital in 86 Jahren eine Annuität von 39.175.156 PMk. Durch Zusammenfassung dieser beiden Annuitäten kam man dann dazu für den jährlichen Rentendienst einen Betrag von 399.600.899,00 PMk festzustellen, der aus dem Überschuß der Kraftwerke gedeckt werden muß.

Indem man den für den gesamten benötigten Betrag vom Betrag des jährlichen Betriebsüberschusses (454.395.500 PMk) abzog, bekam man einen jährlichen Restbetrag des Betriebsüberschusses in Höhe von 54.794.601 PMk und hatte so selbst für den durchaus unwahrscheinlichen Fall eines unter 0,35 PMk sinkenden Verkaufspreises der elektrischen Kraft oder eines höheren Zinsfußes des Anleihekapitals die Rentabilität des Unternehmens, sowie vor allem die Finanzierungsmöglichkeit des Ausbaues durch die Kraftwerke nachgewiesen.

Die vorstehend aufgeführte Berechnung umfaßte allerdings nicht den Ausbau des sogenannten Mittelstücks.

Für den Ausbau dieses Mittelstücks (dem Verbindungskanal Main-Donau) hatte man einen Kostenaufwand von 1.663.400.000 Pmk veranschlagt und weiter berechnet, daß bei Aufbringung der Mittel zum Bau durch Obligationen ein mit 5 Prozent zu verzinsendes Anleihekapital in Höhe von nominal 1.746.570.000 PMk erforderlich sein würde. Ferner hatte man festgestellt, daß zuer Verzinsung dieses Obligationenbetrages zu 5 Prozent und seiner Tilgung in 86 Jahren eine Annuität von 88.837.578,00 PMk erforderlich wäre, daß aber zur Deckung dieser Annuität der mit 54.794.601 PMk oben errechnete Restbetrag des jährlichen Betriebsüberschusses nicht ausreichen würde, da aus diesem Restbetrag auch noch die Überweisungen an die Reserven von jährlich mindestens 5.000.000 PMk bestritten werden müßten.

Man kam daher dazu den Verkaufspreis der elektrischen Kraft nur um 3 Pfennige, also auf 0,38 PMk zu erhöhen und dadurch die Verzinsung und Tilgung der Mittelstückobligationen zu ermöglichen. Der Überschuß der Kraftwerke mußte sich nämlich dann auf durch diese 3 Pfg. Mehrpreis von 454.395.500 PMk auf 497.684.000 PMk, also um 43.288.500 PMk erhöhen, und wenn man diesen Betrag dem oben errechneten Restbetrag des Betriebsüberschusses (54.794.601 PMk) hinzufügte, so ergab sich ein Jahresbetrag von 98.038.101 PMk, der zur Deckung der Reserven und der für die zur Finanzierung des Mittelstücks erforderliche Annuität ausreichen mußte.

Bei Annahme eines vom 14. Geschäftsjahr ab einzusetzenden Verkaufspreises von 0,38 PMk für die Kilowattstunde konnte also nach diesen Berechnungen die Finanzierung des Mittelstücks im 14. Geschäftsjahr und seine Fertigstellung bis zum 18. Geschäftsjahr als gesichert gelten.

Doch war man mit dieser Feststellung noch nicht zufrieden, sondern suchte nach einem Weg, der den Ausbau des Mittelstücks auch für den Fall ermöglichen würde, daß im 14. Geschäftsjahr keine Erhöhung des Verkaufspreises der elektrischen Krasft auf 0,38 Mk. oder mehr eintreten könnte.

Für diesen Fall plante man durch Anlegung des oben errechneten Restbetrages des Betriebsüberschusses - nach Abzug der Reserven- auf Zinseszins einen Fonds zu schaffen, der die Baukosten des Mittelstücks decken sollte. Der Bau sollte dann ungefähr im 34. Geschäftsiahr beginnen und im 38. Geschäftsiahr beendet sein.

7. Die Details der neuen Pläne für den Ausbau. - Die weitere Propaganda für das Projekt.

Durch eine wirksame Propaganda wurde vor allem das Interesse der zur Aufbringung des Restaktienkapitals zunächst in Frage kommenden Selbstverwaltungskörper zu wecken versucht.

Die Städte wies man hauptsächlich darauf hin, welch große ideelle, kulturelle und wirtschaftliche Werte die Errichtung der Großschifffahertstraße haben würde. Man zeigte ihnen, daß es durchweg in ihrem Interesse liege, das Unternehmen durch Zeichnung von Aktien zu fördern und sich dadurch gleichzeitig jenen Einfluß auf das Unternehmen zu sichern, der zur Hebung ihres Wirtschaftslebens notwendig sei.

Aber auch über den Ausbau der Großschifffahrtsstraße selbst arbeitete man bereits genaue Projekte aus, die sich zum größten Teil auf die Denkschrift des Main-Donau-Stromverbandes über den Großschifffahrtsweg Rhein-Main-Donau stützten. Wir wollen über diese Projekte, die wir zum Teil schon kurz gestreift haben ²⁶⁾, noch folgendes berichten:

Der Bau der Großschifffahrtsstraße sollte in drei Abschnitten vorgenommen werden ²⁷⁾. Im ersten fünf- bis sechsjährigen Bauabschnitt sollte der Mainlauf auf der Strecke Aschaffenburg bis Würzburg zur Großschifffahrtsstraße und die Donauwasserstraße zwischen Passau und Regensburg durch Niederwasserregulierung und Einbau einer Staustufe bei Steinbach ausgebaut werden. Gleichzeitig hiermit war der Ausbau von 15 Kraftstufen am Main und an der Donau vorgesehen.

Im ersten Baujahr sollte die Errichtung der Kraftwerke Obernau, Freudenberg, Steinbach a. Main, Erlabrunn, Viereth und Steinbach an der Donau in Angriff genommen werden; im zweiten Baujahr war der Bau der Werke Kleinwallstadt, Großheubach, Haßloch, Rothenfels und Limbach, im dritten mit fünften Baujahr endlich der Bau der Werke Wörth, Bettingen, Haarbach und Himmelstadt geplant.

²⁶⁾ = Vergl. unsere Besprechung der genannten Denkschrift

Fertiggestellt sollten von diesen Kraftwerken sein: Im vierten Baujahr Obernau und Freudenberg, Steinbach a.M., Erlabrunn und Viereth, im fünften Baujahr Kleinwallstadt, Großheubach, Haßloch, Rothenfels, Limbach und Steinbach a.d. Donau. Im sechsten Baujahre sollten dann alle 15 Kraftwerke im Betrieb sein und zusammen jährlich 360 Millionen Kilowattstunden Elektrizität erzeugen. Mit der Herstellung der Kraftwerke sollte der Bau der Schiffahrtsanlagen an den einzelnen Strecken erfolgen. Der Fortschritt dieser Bauten sollte durch die Möglichkeit, jeweils die großen geldmittel aufzubringen, bestimmt werden.

Im zweiten Bauabschnitt war beabsichtigt die Großschifffahrtsstraße bis Nürnberg mit dem sogenannten Lechzubringer auszubauen.

Im dritten Bauabschnitt sollte schließlich der Ausbau der Verbindungsstrecke Nürnberg-Donau mit den dazugehörenden Kanalstufen erfolgen.

Neben der Ausarbeitung dieser Projekte für die Finanzierung und den Ausbau der Großschifffahrts straße gab man sich auch bereits Rechenschaft über die wirtschaftlichen Folgen, welche die Inangriffnahme der Arbeiten mit sich bringen würden. Vor allem war man sich darüber klar, daß die Vorteile, die sich schon während und besonders Abschluß des ersten Bauabschnittes in verkehrspolitischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht für die bayerischen Gemeinden und für die bayerische Industrie ergeben würden, ganz erhebliche sein müßten. Man würdigte aber auch, daß das Vortragen der Großschifffahrt des Rheins bis Würzburg für die Versorgung Bayerns mit Massengütern von großer Bedeutung sein müßten und daß das ungehinderte Vordringen der großen Donauschiffe nach Regensburg in das Herz Bayerns, einen besonders günstigen Anschluß an den Südosten Europas verschaffen müßte, der namentlich auch für die südbayerischen Städte und Handelskreise von unschätzbarem Wert sein würde.

Auch rechnete man damit, daß schon im ersten Bauabschnitt der industriereiche Westen und die Donauländer mit ihrer überwiegend Agrar- und Forstwirtschaft einander näher gebracht, daß dadurch eine Frachtersparnis erzielt und ein Güteraustausch ermöglicht werden würde, der zur Hebung des Wirtschaftslebens beitragen würde.

Endlich gab man sich auch über die Auswirkungen der anläßlich des Kanalbaues stattfindenden Umstellung der elektrischen Energiewirtschaft vom Wärmekraftbetrieb auf den Wasserkraftbetrieb Rechenschafft. Durch den Ausbau der Mainkraftwerke und der südbayerischen Wasserkräfte sollte eine ausreichende Elektrizitätsversorgung Bayerns gewährleistet werden. Als besonders wertvoll erachtete man die geplante Verbindung der nord- und südbayerischen Wasserkräfte und den dadurch erreichbaren Austausch der begehrten Wasserkraft mit Rücksicht auf den Umstand, daß im Süden Bayerns die Gebirgsflüsse im Winter Wassermangel aufweisen, dagegen der Main und seine Nebenflüsse in der fraglichen Zeit besonders wasserreich sind, während umgekehrt im Sommer Wasserarmut im Norden und Wasserreichtum im Süden herrscht. Zur Ausgleichung und entsprechenden Verteilung dieser elektrischen Energien war das Starkstomnetz des Bayernwerks in Aussicht genommen.

Was die Weiterentwicklung der Vorarbeiten für die Gründung anbelangt, so haben wir über die wichtige Finanzierung des Unternehmens durch Heranziehung der Gemeinden zur Kapitalaufbringung bereits oben referiert. Neben der regen Propaganda des Gründungsausschusses sind hier vor allem noch die wertvollen Dienste des Bamberger

²⁷⁾ = Vergl. Hiezu Nr. 1659 der Mitteilungen der geschäftsstelle des bayerischen Städtebundes an die Mitgliedsstädte.

Oberbürgermeisters Wächter hinsicht- lich der Aufbringung eines Teils des Aktienkapitals durch die Städte zu erwähnen, der durch ein Schreiben vom 20. Juli 1921 eine umfassende Werbeaktion eingeleitet hatte.

Es wurde nach den Vorschlägen Wächters eine Karte angefertigt, nach der das Land in drei Zonen eingeteilt war. Diese Zonen waren wiederum in Werbegruppen gegliedert, und zwar bestanden:

die Zone I (Anliegerzone) aus neun Werbegruppen und

die Zone II (engeres Einflußgebiet) aus neunzehn Werbegruppen.

für die Zone III (weiteres Einflußgebiet) wurden die Werbegruppen voerst noch nicht ausgearbeitet.

Die Zonen und Gruppen wurden nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet. In jeder Werbe- gruppe wurde eine Stadt als "führende Stadt" bezeichnet und gebeten, im Benehmen mit den übrigen Gemeinden der Gruppe die Bildung von

Interessengemeinschaften anzustreben, um auf diese Weise von vorneherein die aus den Gemeinden hervorgehenden Aktionäre zu einer ange- messenen Einflußnahme auf das Unternehmen zu befähigen.

Der Zeichnungsbetrag pro Kopf der städtischen Bevölkerung sollte Betragen:

Einen Überblick über dieses Zonensystem gab folgende Zusammenstellung: angeschriebene Gemeinden in Zone I: 60; Gesamte Zeichnungssumme: 56.420.000 Mk

angeschriebene Gemeinden in Zone II: 157; Gesamte Zeichnungssumme: 49.840.000 Mk.

Gesamt: 217: 106.260.000

Mk.

8. Schwierigkeiten bei den Versuchen die Industrie, den Handel und die Banken für das Unternehmen zu gewinnen.

Sehr schwierig gestalteten sich neben dieser Propaganda für die Beteiligung der Gemeinden die Versuche, Industrie, Handel und die Banken an dem Unternehmen zu interessieren.

Die Verhandlungen mit dem privaten Kapital waren vor allem deshalb nicht leicht, weil sie in die Zeit des allgemeinen Sommerurlaubs fielen.

Auch sonst tauchten in vielen Einzelheiten Rückfragen, Zweifel,

Meinungsverschiedenheiten und andere Komplikationen auf, deren Erledigung nicht immer ganz einfach war.

Insbesondere waren es die Banken, die eine Überprüfung des ganzen Projekts durch ihre Sachverständigen verlangten und darauf bestanden, daß ihre endgültige Stellungsnahme zur Frage der Kapitalsbeteiligung nicht vor Klarstellung aller technischen Probleme erfolgte.

Der unermüdlichen Tätigkeit Fr. Endrucks war es alledings inzwischen gelungen, das Interesse der Bankkreise an dem Unternehmen wesentlich zu stärken. Aus den Kreisen der Banken sollte ein Finanzausschuß gebildet werden, der in allen Finanzierungsfragen der Gesellschaft durch Rat und fachmännisches Urteil zur Verfügung stehen sollte.

Eine wichtige Rolle bei den Verhandlungen mit den Banken spielte insbesondere die Frage nach der Absatzfähigkeit der erzeugten elektrischen Kraft.

Auch die von den Banken hier vorgebrachten Bedenken mußte - angesichts der Bedeutung dieser Frage für die Art und das Maß der Beteiligung der Banken und damit für die ganze Frage der Finanzierung des Unternehmens überhaupt - weitgehendste Rücksicht genommen werden.

Von Seiten der Banken wurde vor allem gelend gemacht, daß, selbst wenn die Angaben des Gründungsausschusses bezüglich Baukosten und Bauzeit, sowie bezüglich der verfügbaren Wassermengen, als zutreffend vorausgesetzt wurden, man doch unter keinen Umständen damit rechnen könne, den erzeugten Strom auf 8760 Stunden im Jahr abzusetzen, sondern, daß man eine höchstens 4000stündige Benützungsdauer annehmen könne. Infolgedessen wurden auch Bedenken dagegen laut, daß der Strom zu einem Preise von 35 Pfennige abgesetzt werden könne.

Auch wurde mit Nachdruck die Ansicht vertreten, daß bei den in Bayern bereits verfügbaren und demnächst verfügbaren werdenden Strommengen es überhaupt unwahrscheinlich sei, die im Programm vorgesehene Kraftmenge alsbald nach Fertigstellung der Werke abzusetzen. Ferner wurde darauf hingewiesen, daß, wenn man auf Abnahme des Stromes durch das Bayernwerk rechne, es notwendig sei, schon jetzt diesbezügliche Abmachungen mit dem Bayernwerk zu treffen. Erst, wenn dieses sich verpflichtete, den Strom zu dem in Aussicht genommenen Preis abzunehmen, könne man es vertreten, an den Ausbau der Kraftstufen heranzugehen.

Die Vertreter der Banken brachten außerdem noch vor, die Kraftwerke seien zu sehr mit Aufwendungen für die Schiffahrtsanlagen belastet. Man sagte nämmlich, daß durch deie Verzinsung und Amortisation, die von den Kraftwerken auch für das gesamte in den Schiffahrtsanlagen steckende Kapital übernommen werden sollte, die elektrische Kraft mit so hohen Erzeugungskosten belastet werden würde, daß sie auch dann, wenn der entsprechende Bedarf vorhanden wäre, in Konkurrenz mit der sonstigen Krafterzeugung nicht abgesetzt werden könnte.

Die elektotechnischen und elektrowirtschaftlichen Sachverständigen der Banken legten weiter dar, daß im allgemeinen eine Wasserkraft nur dann als ausbauwürdig angesehen werde, wenn die Anlagekosten pro Pferde-Stärke nicht mehr als 7000 PMk ausmachen, während doch bei den Kraftwerken der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße dieser Satz durchweg überschritten werde und bei einzelnen Kraftwerken sogar über 40.000 PMk steige.

Endlich wurde noch angeführt, daß zum Beispiel die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE), die das ganze rheinisch-westfälische Industriegebiet umfassen und außerordentlich günstige Nutzungsverhältnisse haben, nur eine Nutzungsdauer von 3000 Stunden hätten, während das Rhein-Main-Donau-Projekt mit einer nahezu dreimal so großen Nutzungsdauer von 8750 Stunden rechne.

9. Neue Versuche zur Lösung des Finanzierungsproblems. - Vorschläge von Dr. Endrucks

Mit Rücksicht auf all die die genannten Schwierigkeiten und vor allem in Anbetracht des Umstandes, daß die elektrowirtschaftliche Seite des Großschifffahrtsprojekts nur ganz ungenügend durchgearbeitet war, konnte die Gründung der Aktiengesellschaft nicht so schnell erfolgen, als ursprünglich geplant war, obwohl die maßgebenden Stellen, vor allem der Staatssekretär Kirschstein, auf möglichste Beschleunigung der Gründungsverhandlungen drängten. An eine Gründung war nun zunächst vor September-Oktober nicht mehr zu denken.

Man stand jetzt vor der Wahl, entweder die Untersuchungen und Erörterungen über die Absatzfähigkeit usw. abzubrechen und die Realisierung des schon früher einmal aufgetauchten Plans zu versuchen, nach dem voerst von einer Beteiligung des Privatkapitals überhaupt abgesehen werden sollte, oder aber an eine absolute Klärung der elektrowirtschaftlichen Fragen heranzugehen und eine neue finanztechnische Lösung zu suchen, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, daß dies die Vorarbeiten für die Finanzierung des Unternehmens stark verzögern mußte.

Wenn man den letzten Weg wählte, so ging man dabei von der sehr richtigen Erwägung aus, daß ohne eine intensive Interessierung des Privatkapitals das ganze Großschifffahrtsprojekt hinfällig sei. Man sagte sich, daß erst die Interessierung des Privatkapitals dem Unternehmen den Kredit verschaffen würde, den es in großen

Ausmaßen nötig hatte. Man war sich darüber klar, daß man das Vertrauen des Privatkapitals nicht nur für die Beteiligung am Aktienkapital, sondern in noch viel höherem Grade bei der Aufnahme der Anleihen brauchen würde. Man war sich auch darüber nicht im Zweifel, daß, selbst wenn die Großschifffahrtsstraße nur unter Beteiligung von Reich und Staat gebaut würde, sie wegen der Anleihen doch immer auf das Vertrauen des Privatkapitals angewiesen wäre ²⁸⁾. Und wirklich gelang es der Geschäftsführung des Gründungsausschusses, so ziemlich alle

schwebenden Fragen zu klären.

²⁸⁾ = Vergl. zu obigen Darlegungen das Schreiben von Dr. Endrucks an Staatssekretär Dr. Kirschstein in Berlin vom 2 11 1921

Im Einvernehmen des Gründungsausschusses und der Banken widmete sich Direktor Henftling der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. Nürnberg der Untersuchung der elektrowirtschaftlichen Angelegenheiten und der Frage, wie weit die Wasserkraftanlagen zur Finanzierung des Gesamtunternehmens herangezogen werden können.

Direktor Henftling brachte zunächst zur Geltung, daß der Absatz großer Mengen elektrischer Energie als gesichert gelten könne, weil sowohl in Bayern, namentlich in den fränkischen Kreisen, eine starke Verbrauchszunahme zu erwarten sei, als auch in den benachbarten Gebieten (Hessen, Thüringen usw.) großer Bedarf an Strom herrsche. Durch eingehende Untersuchungen stellte er weiterhin fest, daß mit einer vollen Ausnützung der erzeugbaren Jahresarbeit von 8760 Stunden nicht gerechnet werden dürfe, daß aber eine 6000-stündige Ausnützung der mittleren Leistung zu erwarten sei und den Berechnungen zugrunde gelegt werden könne. Unter diesen Umständen müsse nicht darauf bestanden werden, daß der Absatz des Stromes durch langfristige Lieferungsverträge mit dem Bayernwerk von vorneherein sichergestellt werde. Ferner legte er dar, daß bei einer Belastung der Wasserkraftwerke mit der vollen Verzinsung der Kosten für die Schiffahrtsanlagen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kraftwerke überschritten werde und daß deshalb die an den Schiffahrtsanlagen in erster Linie interessierten öffentlichen Körperschaften jenen Teil der Verzinsungslasten übernehmen müssen, der von den Wasserkraftwerken nicht mehr getragen werden könne.

Durch diese Untersuchungsergebnisse des Direktors Henftling war die Grundlage für die weitere Behandlung der verschiedenen Fragen nach wirtschaftlich vertretbaren Gesichtspunkten geschaffen. In der Folgezeit ging deshalb der Gründungsausschuß bei der Lösung der Schwierigkeiten von nachstehenden Richtlinien aus ²⁹⁾:

- 1. Die Kraftwerke sollen von der Verzinsung und Amortisation der Schiffahrtsanlagen soweit entlastet werden, als ein Gefährdung der normalen Verzinsung des gesamten in den Kraftgewinnungsanlagen investierten Kapitals nicht zu befürchten ist.
- 2. Die Verzinsung und Amortisation der Schiffahrtsanlagen sollte zwar von den Kraftgewinnungsanlagen mitgetragen werden, aber nicht in der bisher beabsichtigten Weise, daß die Kraftwerksanlagen ohne jede Begrenzung zur Deckung des Zinsendienstes für die Schiffahrtsanlagen verurteilt sein sollten, sondern in der natürlichen und gerechten Weise, daß die Schiffahrtsanlagen den Erträgnissen der Kraftwerksanlagen erst sollten zehren dürfen, wenn das Gesamtkapital der Kraftwerksanlagen eine angemessene Rente (= Rendite) erhalten hätte.
- 3. Die finanztechnische Lösung sollte die formalen Grenzen berücksichtigen, die durch zwischen dem Reich und Bayern geschlossenen Staatsvertrag betreffend die Finanzierung der Großschifffahrtsstraße in Form eines gemischtwirtschaftlichen Unternehmens gezogen waren.

Die Lösung des Finanzierungsproblems selbst suchte Dr. Endrucks damals auf folgender Grundlage:

²⁹ = Vergl. zu diesen und folgenden Ausführungen das Schreiben von Dr. Endruck an Staatssekretär Dr. Kirschenstein -Berlin vom 2. November 1921

Es sollten zwei Gesellschaften gebildet werden, einefür den Bau der Großschifffahrtsstraße (die sog. Schiffahrtsbaugesellschaft) und eine zweite für den Bau der Kraftgewinnungsanlagen (die sog. Kraftgesellschaft). An der Schiffahrtsbaugesellschaft sollte nur das Reich und Bayern beteiligt sein, weil der Bau der Großschifffahrtsstraße ausschließlich allgemein-öffentlichen Interessen dienen würde, die zu befriedigen Aufgabe von Reich und Land wären.

Das Kapital der Kraftgesellschaft sollte in Aktien oder Obligationen von privaten Geldgebern aufgebracht werden. Die Schiffahrtsbaugesellschaft sollte im Zuge der Großschifffahrtsstraße alle Anlagen bauen, die ausschließlich oder vorwiegend der Schiffahrt zu dienen bestimmt sein würden. Die Kraftgesellschaft dagegen hatte den Bau und den Betrieb aller Anlagen zu überneh- men, die ausschließlich oder überwiegend der Gewinnung elektrischer Kraft dienen würden, Anlagen, deren Zwecke Grenzgebiete zwischen Schiffahrt und Kraftgewinnung bilden würden, sollten nach noch näher zu bestimmenden Grundsätzen zwischen beiden Gesellschaften verteilt werden. Das zeitliche Ineinandergreifen des Baues der Schiffahrtsanlagen und des Baues der Kraftanlagen, sowie die technische Anpassung beider Baugruppen aneinander sollten durch die Konzessionsurkunde geregelt werden. Die Schiffahrtsbaugesellschaft und die Kraftgesellschaft sollten finanziell eng miteinander verbunden werden und zwar dergestalt, daß Reich, Bayern und die Schiffahrtsbaugesellschaft einerseits und die Kraftgesellschaft andererseits einen Vertrag schließen sollten, laut welchem die Kraftgesellschaft aus dem nach gewissen Normen festzusetzenden Reingewinne alles, was eine angemessene Rendite des Aktienkapitals übersteigen würde, an die Schiffahrtsbaugesellschaft zwecks Verzinsung des Kapitals der letzteren abzuführen hätte. Die Sicherung dieser finanziellen Verknüpfung zwischen der Schiffahrtsbaugesellschaft und der Kraftgesellschaft sollte außerdem noch durch entsprechende Bestimmungen der Konzessionsurkunde und der Statuten der Kraftgesellschaft ergänzt werden. Um die Schifffahrtsbaugesellschaft vor einer Schädigung seitens der Kraftgesellschaft durch Verschleuderung der elektrischen Kraft zu schützen, sollte die Preispolitik der Kraftgesellschaft durch einen ständigen Kommissär überwacht werden.

Nachdem so die aufgetauchten elektrowirtschaftlichen Fragen im August und September 1921 eingehend geprüft worden waren, konnte am 12. September 1921 zu der so lange hinausgeschobenen Sitzung des Gründungsausschusses auf 19. und 20. September 1921 eingeladen werden.

Als Tagesordnung war für sie vorgesehen:

- 1. Beschlußfassung über den Gesellschaftsvertrag der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft
- 2. Beschlußfassung über den Termin zur Gründung der Rhein-Main-Donau-AG

10. Vorbereitungen für die entscheidenden Sitzungen des Gründungsausschusses - Entwürfe für den Gesellschaftsvertrag - Baukostenaufstellungen.

Dieser Hauptsitzung, zu der auch Vertreter der badischen, hessischen, sächsischen und thüringischen Regierung eingeladen wurden, gingen zwei Vorbesprechungen voraus. Die erste dieser Vorbesprechungen fand im Kreise der bisherigen Mitglieder des Gründungsausschusses statt, an der zweiten dagegen nahmen auch Vertreter der Banken und der Elektrizitätsindustrie teil.

In diesen Sitzungen und Besprechungen wurden von der Geschäftsführung des Gründungsausschusses u.a. zwei Entwürfe des Gesellschaftsvertrages vorgelegt.

Den genannten Entwürfen des Gesellschaftsvertrages lagen, wie zum Teil oben schon behandelt ³⁰⁾ folgende führende Gedanken zu Grunde:

³⁾ = Vergl. dazu die *"Erläuterungen zu den Entwürfen des Gesellschaftsvertrages"* gegeben vom Gründungsausschuß

- 1.) Die Kraftwerke sollten restlos die Lasten tragen, die durch ihre Herstellung entstehen würden.
- 2.) Darüber hinaus hätte das Unternehmmen aber auch prinzipiell die durch den Bau der Großschifffahrtsstraße entstehenden Lasten zu tragen, diese aber nur soweit, als es seine eigene finanzielle Tragfähigkeit gestatten gestatten würde.
- Die Ausscheidung der Kosten auf Kraftwerk- und Schiffahrtsanlagen sollte nach Sachverständigen- urteil mittels eines bestimmten Schlüssels erfolgen.
- 3.) Soweit die Aktiengesellschaft nicht in der Lage wäre die Baukosten der Schifffahrtsstraße zu tragen, sollten diese vom Reich und Bayern übernommen werden. Mit Rücksicht darauf war daher in den Entwürfen festgelegt:

Daß aus den Einnahmen der Kraftwerke in erster Linie die Verzinsung und Amortisation der zu ihrer Erstellung aufgebrachten Kapitalien sicher gestellt werden müsse, und daß ein über die normale Verzinsungshöhe sich ergebender Reingewinn zur Verzinsung der vom Reich und Bayern zur Errichtung der Großschifffahrtsstraße gewährten Mittel verwendet werden müsse.

Es ist klar, daß zur Verwirklichung der eben entwickelten Gedanken die verschiedensten Wege eingeschlagen werden konnten.

Von den genannten zwei Entwürfen suchte der Entwurf **A)** die Verwirklichung dieser Gedanken auf folgendem Wege:

Das Aktienkapital sollte in zwei Gruppen zerfallen:

Die Gruppe b) stellte das zum Ausbau der Kraftwerke benötigte Aktienkapital dar. Dies drückte sich darin aus, daß auf diese Aktiengruppe eine Vordividende von 6 Prozent fallen sollte.

In Gruppe a) dagegen erschien der vom Reich und von Bayern gegebene Zuschuß zum Bau der Schiffahrtsstraße. Eine Verzinsung sollte erst erfolgen, nachdem das Kraftwerkskapital entsprechend zur Verzinsung gelangt wäre. Da aber bei günstiger finanzieller Entwicklung die Kraftwerke mit ihren Überschüssen zum weiteren Ausbau der Schiffahrtsstraße beitragen sollten, so sollte ein über eine bestimmte Höhe hinausgehender Reingewinn völlig in das zum Bau der Schiffahrtsstraße aufgewendete Kapital fallen.

Im Gegensatz dazu suchte der Entwurf **B)** die Finanzierung des Unternehmens folgendermaßen zu bewerkstelligen:

Das gesamte Aktienkapital sollte zur Finanzierung der Kraftwerke verwendet werden. Es sollte daher auch bei der Verteilung des Reingewinns das gesamte Aktienkapital gleichmäßig behandelt werden. Zur Erstellung der Schiffahrtsstraße sollten das Reich und Bayern unverzinsliche Darlehen geben, über die Genußscheine ausgestellt werden sollten. Ein über die normale Verzinsung hinausgehender Reingewinn sollte auf die Aktionäre und die Inhaber von Genußscheinen gleichmäßig verteilt werden. Im Zusammenhang mit diesem Entwurf B) war ein Vertrag vorgesehen zwischen dem Reich und Bayern einerseits und der Rhein-Main-Donau AG andererseits, der die Gewährung des erwähnten Darlehens zum Gegenstand hatte.

Im Übrigen war für die Beratungen des Gründungsausschusses vom 19. Und 20. September ausserdem eine Aufstellung über die Baukosten ausgearbeitet worden, in der die elektrowirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit auf die einzelnen Bauziele berechnet war.

Aus dieser Aufstellung ergab sich, daß die im ersten Finanzierungsplan vorgesehenen Aubaukosten pro PS, gleichviel, ob man einen relativ günstigen Bauabschnitt oder den Gesamtbau in Rechnung zieht, den Betrag von 10.000 PMk pro Pferdestärke (= kW/h), der nach dem damaligen Geldwert allgemein als Höchstgrenze für die Ausbauwürdigkeit einer Wasserkraft angesehen wurde, weit überstiegen. Daraus folgte ohne weiteres klar, daß die Überschreitung dieses Maximums bis nahezu auf das Sechsfache, wie sie beim zweiten Ausbau der Großschifffahrtsstraße einschließlich Mittelstück und Lechzubringer gegeben gewesen wäre, die Verzinsung und Amortisation ausschloß und die Kraftwerke nicht entfernt die sich aus der Verzinsung und Tilgung der Gesamtbaukosten ergebenden Lasten hätten tragen können.

Die Aufstellung zeigte deutlich, daß eine Finanzierung des Baues der Großschifffahrtsstraße durch ein Unternehmen unmöglich war, das die Verpflichtung gehabt hätte, die gesamte Großschifffahrtsstraße aus eigenen Mitteln zu bauen, und für die Deckung der ihm hieraus entstehenden Lasten nur auf die Kraftwerkseinnahmen allein angewiesen gewesen wäre.

Eine weitere Aufstellung gab eine Aufteilung der Gesamtbaukosten auf Schifffahrts- und Kraftwerksanlagen beim ersten Ausbau wie folgt:

Anlage	Mill PMk
A)	
Reine Wasserkraftanlagen am Main:	453
Reine Wasserkraftanlagenan der Donau	242
An Main und Donau zusammen:	695
B)	
Wehranlagen für Schifffahrts- und Kraftwerksanlagen gemeinsam,	
ohne Schifffahrtsschleusen am Main:	250
An der Donau	68
An Main und Donau zusammen	318
c)	
Reine Schifffahrtsanlagen am Main:	
Einschl. Grunderwerb, Fahrwasserherstellung, Ufersicherungen,	
Dämme Schleusenanlagen, Strassen- und Brückenverlegungen	
Nebengebäude und Signalanlagen	465
An der Donau	154
An Main und Donau zusammen	619
Gesamtbaukosten	1.632

In dieser Aufstellung wurden die gesamten Baukosten in die Kosten für reine Wasserkraftanlagen (A), in die Kosten der Anlagen, die zugleich der Schiffahrt und der Kraftgewinnung dienen sollten, (B) und in die Kosten für die reinen Schiffahrtsanlagen (C) aufgestellt. Die Zerlegung der Gesamtbaukosten hatte den Zweck, eine Grundlage für die Feststellung zu geben, welche Kosten vorwiegend auf das Risiko des Reichs und Bayerns und welche vorwiegend auf das Risiko der Gesellschaft übernommen werden sollten.

Eine dritte Aufstellung brachte die Rentabilitätsberechnung nach Aufteilung der Gesamtbaukosten auf Schifffahrtsanlagen und Kraftwerksanlagen. Ihr entnehmen wir folgende Angaben:

Rentabilitätsberechnung nach Aufstellung der Gesamtbaukosten auf Schiffahrts- und Kraftwerksanlagen	Main	Donau	Gesamt
Mittlere Leistung	43.790 PS	45.930 PS	89.720 PS
Ausbaugrösse - Maximalleistung	65.230 PS	56.470 PS	121.700 PS
Jahres-Erzeugung bei 8700 Stunden	254.000 kW/h	272.000 kW/h	526.000 kW/h
Jahresabsatz bei 6000 Stunden	174.000 kW/h	186.000 kW/h	360.000 kW/h
Ausnutzung der mittleren Leistung			
Betriebseinnahmen bi einem Preis von Mk 0,35 am Main und Mk 0,25 an der Donau / kWh		107.470.000 Mk	
Betriebskosten	18.872.000 Mk	5.017.000 Mk	23.889.000 Mk
Roh-Betriebsüberschüsse bei Mk 0,35 am Main und Mk 0,25 an der Donau /kWh		83.590.000 Mk	
Betriebsüberschüsse in % bei Baukostten A + B bei einem Preis von Mk 0,35 und Mk 0,25 an der Donau / kWh	6,00	13,40	8,52

Die hier wiedergegebene Rentabilitätsberechnung ging von folgenden Voraussetzungen aus:

- 1,) Die in der zweiten Aufstellung unter A und B aufgeführten Kosten (d.h. für die reine Wasserkraft und für die Wehranlagen) sollten aus den Betriebsüberschüssen der Kraftwerke an erster Stelle verzinst und getilgt werden.
- 2.) Die in der zweiten Aufstellung unter C aufgeführten Kosten (nämlich die Kosten für die reinen Schiffahrtsanlagen) sollten aus einem der Gesellschaft vom Reich (zwei Drittel) und Bayern (ein Drittel) zu gebenden Darlehen gedeckt werden, zu dessen Verzinsung und Tilgung die Gesellschaft aus ihrem Reingewinn nach der Verzinsung und Tilgung der Kosten A und B beizutragen hätte.
- 3.) Für einen Jahresabsatz der elektrischen Kraft wurde eine 6000-stündige Ausnützung der mittleren Leistung in Kilowattstunden gerechnet.
- 4.) Für den Verkauf der elektrischen Kraft wurden folgende Preise zu Grunde gelegt: 0,35 Mk. pro kWh für die Mainkraftwerke und 0,35 Mk. pro kWh für die Donaukraftwerke. Hinsichtlich der Preise für die elektrische Kraft gingen hier die Meinungen der Sachverständigen weit auseinander. Die Preisangaben schwanken zwischen 0,20 und 0,50 Mark. Als Wahrscheinlichkeitsgrößen wurde in Abstraktion aller Sachverständigenurteile der Preis von 0,35 Mk. als Maximum und der Preis von 0,24 Mk. als Minimum zugrundegelegt.

Endlich gaben noch eine vierte und fünfte Aufstellung eine zusammenfassende Darstellung der Bauzeit, der Baukosten, der Leistung und der Betriebsüberschüsse für folgendes Bauziel:

Herstellung des Großschifffahrtsweges von Aschaffenburg bis Würzburg, einschließlich aller Kraftwerksanlagen, Herstellung der Kraftwerke Limbach und Viereth und Herstellung des Großschifffahrtsweges Regensburg-Passau einschließlich aller Kraftwerksanlagen.

Da diese beiden umfangreichen Aufstellungen heute kein allzu großes Interesse mehr bean- spruchen können, zumal die dort aufgeführten Inflationszahlen nur durch Umrechnen mit Hilfe der Richtzahl verständlich wären, gehen wir auf sie nicht näher ein. Nach Beratung dieser Unterlagen mit den elektrowirtschaftlichen Sachverständigen wurde be- schlossen, daß nach Klärung verschiedener Fragen eine weitere Sitzung der Sachverständigen in Berlin erfolgen solle.

Für die Verhandlungen des Gründungsausschusses am 19. und 20. September 1921 war ferner eine Zusammenstellung der bis einschließlich 20. September 1921 in Aussicht gestellten bzw. Tatsächlich erfolgten Aktienzeichnungen ausgearbeitet worden, die in der Versammlung des Gründungsauschusses am 20. September 1921 vorgelegt wurde. Wir lassen diese Zusammenstellung folgen:

Stadt A) Städte	gezeichnet Mark	Bemerkungen
Aschaffenburg Würzburg	1.000.000 3.000.000	Verhandlungen wegen Erhöhung auf 5,4 Mill. ergänzt aus den Kreisen der Industrie und des Handels sind im Gange.
Bamberg	4.000.000	Million zusätzlich bei Erhöhung des Aktien kapitals in Aussicht gestellt
Nürnberg Erlangen	20.000.000 1.500.000	Hiervon soll zunächst die 1.Hälfte und die 2. Hälfte zu Beginn der 2.Bauperiode eingezahlt werden. Verhandlungen wegen Einzahlung der Gesamtsumme auf einen Schritt werden geführt
Fürth	4.000.000	
Regensburg Kelheim	3.500.000 250.000	in Aussicht gestellt Verhandlungen wegen etwaiger Erhöhung in Aussicht gestellt
Straubing	1.400.000	in Aussicht gestellt Wird nach Maßgabe der verfügbaren Mittel zeichnen
Passau	1.500.000	in Aussicht gestellt Erhöhung geplant
Augsburg Ingolstadt	5.000.000 1.000.000	in Aussicht gestellt - an Bedingungen geknüpft in Aussicht gestellt - an Bedingungen geknüpft
München	2.000.000	in Aussicht gestellt Über Erhöhung auf 19 Millionen Mk. wird verhandelt.
Freising	500.000	in Aussicht gestellt
Berchtesgaden Frankfurt/M	25.000 5.000.000	in Aussicht gestellt - Erhöhung auf 7 Millionen angedacht
Summe a)	20.150.000	in Ausicht gestellt
Bereits eingezahlt:	35.525.000	
B) Länder: Hessen	5.000.000	in Aussicht gestellt Nach einer Zeitungsnachricht vom 20.08.21 Be-
Summe b)	5.000.000	stätigung noch ausstehend.
C) Industrie und Handel		
Überlandwerke	100.000	
Oberfranken 5 Firmen aus Halle	100.000 500.000	in Aussicht gestellt - Noch unverbindliche Zusage
Summe c)	500.000	in Aussicht gestellt 100.000 bereits eingezahlt

11. Die Beschlüsse des Gründungsausschusses.

Am 19. und 20. September fanden dann die Hauptsitzungen des Gründungsausschusses in München statt, die zu folgenden Beschlüssen führten:

1. Es wurde in Aussicht genommen Stamm- und Vorzugsaktien auszugeben und zwar insgesamt 800.000 Papiermark.

Davon sollten entfallen:

Rund 600.000 PMk. auf Stammaktien und rund 200.000 PMk. auf Vorzugsaktien. Von den Stammaktien sollten treffen:

360.000 PMk. auf das Reich, 200.000 PMk. auf Bayern, 10.000 PMk. auf Baden, Hessen und Thüringen, 22.000 PMk. auf öffentliche Körperschaften, 170.000 PMk. auf das Privatkapital.

- 2. Es wurde erwartet, daß Baden, Hessen und Thüringen in die gleiche Reihe mit dem Reich und Bayern treten würden und daß die bayerischen Städte sich je zur Hälfte mit Stamm- und Vorzugs- aktien beteiligen würden. Ein gleicher Vorschlag sollte den rheinischen Städten empfohlen werden.
- 3. Die Stammaktionäre sollten gebeten werden sich mit einer Höchsdividende von 4 Prozent ohne Nachzahlung für die Ausfälle aus den Vorjahren zu begnügen, ferner sollten Reich und Bayern gebeten werden, für die Vorzugsaktien eine Mindestverzinsung von 4 Prozent zu garantieren.
- 4. Die Vorzugsaktien sollten einen Anspruch auf 6 Prozent Dividende ohne Nachzahlung der Aus- fälle erhalten, bevor eine Verzinsung der Stammaktien eintreten würde. Der dann verbleibende Gewinnüberschuß sollte auf die Stamm- und Vorzugsaktien im Verhältnis 6 zu 1 verteilt werden mit der Maßgabe, daß die Vorzugsaktien keine höhere Dividende als 7 bis höchsten 7,5 Prozent erreichen könnten.
- 5. Um eine baldige Gründung der Aktiengesellschaft zu ermöglichen und um sie von der Unter bringung sämtlicher Vorzugsaktien unabhängig zu machen, sollten -falls es nicht gelingen würde die Übernahme der Vorzugsaktien durch die Banken zusammen mit der Übernahme von 800 Mil- lionen Papiermark Schuldverschreibungen zu erreichen- das Reich und Bayern gebeten werden, die vor der Gründung nicht gezeichneten Vorzugsaktien im Verhältnis 2 zu 1 durch die Reichs- bzw. Staatsbank übernehmen zu lassen.
- 6. Um die Banken und die Elektroindustrie an dem Unternehmen zu interessieren, wurde beschlos- sen ihnen eine Beteiligung an Stamm- und Vorzugsaktien in gleicher Höhe anzubieten.
- 7. Ob Vorzugsaktien mit einem Aufgeld verkauft werden könnten, sollte erst noch einer näheren Prüfung unterzogen werden. Jedenfalls sollte den Zeichnern von Schuldverschreibungen ein Bezugsrecht auf Vorzugsaktien in einem später festzusetzenden Verhältnis gewährt werden.
- 8. Endlich wurde noch beschlossen das Urteil der Sachverständigenfirmen über die elektrotechni schen Grundlagen einzuholen.

Mit Rücksicht auf den letzten Beschluß beabsichtigte man eine Besprechung der Elektrosachver- ständigen am 29. September zu Berlin abzuhalten.

Die Verhinderung einzelner Herren, sowie der Umstand, daß das umfangreiche, für die Verhan- dlungen unbedingt notwendige Material in der kurzen zur Vefügung stehenden Zeit nicht zusam- mengestellt werden konnte, waren jedoch der Grund, daß die Sitzung auf den 6. Oktober 1921 verschoben werden mußte.

12. Die Berliner Besprechungen der Elektro-Sachverständigen.

Am 6. Oktober 1921 fand endlich die geplante Sitzung im Reichsverkehrsministerium in Berlin statt.

Für diese Sitzung waren wichtige technische Unterlagen ausgearbeitet worden und zwar in der Form von 12 Beilagen ²¹⁾.

²¹⁾ = Vergl. auch die ungedrukten Erklärungen zu den technischen Unterlagen für die Sitzung am 6. Oktober zu Berlin, sowie den Bericht über diese Sitzung.

Wir bringen im Folgenden zunächst die Beilage 1. die sich als eine Tabelle für den "Strombedarf und die Stromerzeugung in Bayern, nach den Angaben Oskar von Millers am 16. September 1921" bezeichnete:

Strombedarf und Stromerzeugung in Bayern

Vorbemerkung: Der Bedarf Bayerns beträgt jetzt für Licht und Kraft ohne Bahnen und chemische Großbetriebe 400 - 450 Millionen Kilowattstunden.

Von den in Bayern verwertbaren Wasserkräften dürften künftig ca. 3.000 Millionen kWh für die allgemeine Landes-Elektrizitätsversorgung mit Licht und Kraft Verwendung finden.

Strombedarf und Stromerzeugung	1925 Mio kWh	1930 Mio kWh	1935 Mio kWh
A) Strombedarf für Licht und Kraft	600	900	1.200
Durch eigene Werke gedeckt	400	500	600
Vom Bayernwerk zu decken	200	400	600
Ausfuhr aus Bayern - in Aussicht genommen	120	180	240
Verluste in Transformatoren und Leitungen	80	120	160
Besamtbedarf des Bayernwerkes	400	700	1.000
B) Deckung des Bayernwerkbedarfs - Walchensee-Leistung 160 Mio kWh	100	100	100
Hiervon Bahnstrom 60 Mio KWh, mittlere Isar-Leistung 450 Mio KWh, Hiervon 150 Mio KWh Bahnstrom	190	250	280
Main-Donau-Leistung: 360-450 Mio KWh, hiervon 80 Mio kWh Bahnstrom	70	180	360
Oberer Lech-Ausbau, oberste Stufenleistung 150 Mio kWh, davon 50 Mio kWh Bahnstrom	0	100	100
Sonstige auszubauende Wasserkräfte	20	40	120
Reserve Dampfkraftwerke Nürnberg, Unterfranken, Oberpfalz	20	30	40
Deckung des Bedarfes	400	700	1.000

Die zweite Beilage behandelte die "Entwicklungsmöglichkeit des Gesamtunternehmens auf Grund der Entwicklung des Großkraftwerkes Franken". Die Verhältnisse dieses Großkraftwerkes -die Ab- nehmerschaft besteht zu zwei Drittel aus Industrie und zu einem Drittel aus Landwirtschaft- wur- den im großen Ganzen als für ganz Bayern zutreffend angenommen.

Diese Beilage zeigt folgendes Bild:

Jahr	Mill. kWh	Zunahme in %	Bemerkungen
1913	17		
1914	33	100%	
1915	43	30%	
1916	49	14%	
1917	52	6%	
1918	59	13%	
1919	55	12%	Einschränkungen wegen Kohlemangel
1920	66	21%	
1921	80		

Nach der gemachten Aufstellung war mit einer Zunahme von 84 Prozent in fünf Jahren, gegenüber einer Zunahme von 50 Prozent, die als Entwicklungsmöglichkeit dem Bayernwerk zugrunde- gelegt wurde, zu rechnen.

Die Beilage 3 zeigte, wie man sich die Entwicklung des Strombedarfes und der Stromversorgung in Bayern vorstellte und brachte im Vergleich zu dieser graphischen Darstellung die Entwicklung des Großkraftwerkes Franken.

Aus dieser Darstellung war deutlich der Einfluß von Kriegs- und Nachkriegszeit auf die Entwicklung des Großkraftwerkes zu erkennen. Bereits in den Jahren 1915/16 neigte die Kurve etwas nach unten. Interessant war vor allem der außerordentliche Rückgang in den Jahren 1918/19, der den ungeheuren Einfluß des Kohlemangels auf den Stromabsatz klar erkennen ließ.

Aus der Skizze ergab sich ferner, daß der Strombedarf beim Großkraftwerk Franken stärker ansteigen würde als die angenommene Entwicklung in Bayern. Aber diese Schätzung der Entwicklung war vielleicht etwas zu vorsichtig. Bei normaler Weiterentwicklung dürfte man wohl den Strombedarf in den Jahren 1930/35 viel höher anschlagen, als dies in der Tabelle von Oskar von Miller geschah.

In der Beilage 4 war die Leistungsverteilung der Wasserkräfte an der Donau und am Main dar- gestellt. Aus dieser skizze ging hervor, daß die Leistungen der Kraftwerke an der Donau das ganze Jahr über gleich sind, dagegen die Leistungen der Kraftwerke am Main im Winter durch- schnittlich größer sind als im Sommer, sich also bis zu einem gewissen Grad dem Bedarf an- passen. Die Skizze bewies damit erneut, daß die Mainwasserkräfte einen guten Ausgleich für die Wasserkräfte der süddeutschen Gebirgsflüsse des Bayernwerks bilden können.

Die große Beilage 5, ebenfalls eine graphische Skizze, enthielt drei Tagesbelastungskurven (Frühjahr, Herbst u. Winter) des Großkraftwerks Franken und sollte lediglich den Beweis dafür liefern, daß die folgende Untersuchung, die auf dem unteren Teil einer mittleren Belastungskurve aufgebaut war, gerechtfertigt werden könnte.

Die Beilage 6, deren Aufstellungen sich auf die Angaben von Millers stützte, brachte folgenden Überblick:

Ausnützungsfähigkeit der Niederdruckwasserkräfte für Stromlieferung an das Bayernwerk und an die Bahnen.

	1930 Mio kWl	1935 n Mio kWh
	IVIIO KVVI	I WIO KVVII
I. Bedarf des Bayernwerkes ar	n	
Licht- u. Kraftstrom	700	1.000
II. Leistungsfähigkeit der Nied		•
O	45.000 400	51.000 450
2.Main-Donau 1. Ausbau gesa		60.000 530
3. Sonstige Wasserkräfte	4.500 40	13.500 120
Zusammen	109.500 970	125.000 1.100
III. Bedarf der elektrischen Bahnen us:		
1.Mittlere Isar	27.000 150	27.000 150
2. Main-Donau-Kräfte	14.500 80	14.500 80

Bahnstrom *) 41.500 230 41.500 230

*) = 5.500stündige Ausnutzungen der mittleren Leistungen unter Berücksichtigung der Speicherfähigkeit

IV. Für Licht- und Kraftstrom Stehen von den Niederdruck-

Wasserkräften zur Verfügung: 68.000 740 83.000 870

V. Nach den Belastungskurven des Bayernwerkes können bei einer mittleren Leistung von 68.000 bzw. 83.000

Kwst. ausgenützt werden: 520 650

Hierzu Bahnstromlieferung 230 230

VI. Von den Niederdruckwasser-Kräften wird für Licht- und

Kraftstrom ausgenützt: 750 886

entsprechend einer Benützungsdauer der mittleren Gesamt-Leistung von 109.500 bzw.

125.000 Kwst. 6.750 7.100 Stunden

Spalte I gab den Bedarf des Bayernwerkes im Jahre 1930 und im Jahre 1935 an. Spalte II enthielt die Leistungsfähigkeit der Niederdruckwasserkräfte bei voller Ausnützung einschließlich der Main-Donau-Wasserkräfte.

Spalte III zeigte, daß ein Teil dieser Wasserkräfte für die Elektrifizierung der Bahn in Anspruch genommen werden würde.

Mit Rücksicht darauf, daß die Niederdruckwasserkräfte sowohl an der mittleren Isar, als auch am Main und an der Donau bis zu einem gewissen Grade speicherfähig sind und angesichts des Umstandes, daß die Hauptspitzenbelastungen der Bahn vom Walchensee und dem oberen Lech gedeckt werden, würde für den Bahnstrom eine 5.500stündige Ausnützung angenommen.

Die übrigen Angaben dieser Aufstellung sind ohne weiteres verständlich. Wir brauchen daher wohl nicht näher darauf einzugehen.

Die Beilage 7 enthielt die Darstellungen der mittleren Tagesbelasdtungskurve für einen Stromabsatz von 700 Millionen Kwst. in Bayern durch das Kraftwerk. Diese Darstellung sollte zeigen, wie viel Millionen Kilowattstunden durch die Niederdruckwasserkräfte ohne Berücksichtigung der Speicherfähigkeit gedeckt werden könnten. Die der Skizze beigegebene Aufstellung lieferte den Nachweis, daß die gezeichnete Kurve tatsächlich einem jährlichen Stromabsatz von 700 Millionen Kwst. entsprach unter Berücksichtigung eines durchlaufenden Exportes von 180 Millionen Kwst.

Die Stromlieferung an benachbarte Länder wurde nach den Erläuterungen ³²⁾ deswegen als durchlaufend angenommen, weil sich ein derartiger Strom leichter absetzen ließ als ein reiner Nachtstrom. "In diesem Falle kann" so stellten die Erläuterungen fest, "die Nachtschicht bei den Wärmekraftwerken zum Teil ganz wegfallen. Unter Tags werden durch den fortlaufenden GrundstromMaschienenleistungen für die Deckung der Spitzen frei. Vergrößerung des betreffenden Abnahmewerks werden dadurch zurückgestellt".

Die mittlere vefügbare Jahresleistung für Licht- und Kraftstrom von 68.000 Kwst. wurde in die Konsumkurve eingetragen und festgestellt, wieviel Kilowattstunden in dem

³²⁾ = "Erläuterungen zu den technischen Unterrlagen" a.a.O.

vorliegenden Falle tat- sächlich ausgenützt werden können. In der Beilage 7 war das Ergebnis zusammengestellt.

Es ergab sich eine Ausnützung von 520 Millionen Kilowattstujnden im Jahre 1930. Dazu kam noch der Bahnstrom mit 250 Millionen Kwst. Insgesamt sollten also im vorliegenden Falle von

den Niederdruckwasserkräften 770 Millionen Kilowattstunden ausgenützt werden, was einer Benützungsdauer der mittleren Linie von 109.500 Kilowatt oder 6.750 Stunden entsprach.

Die Beilage 8 zeigte die gleiche Untersuchung wie Beilage 7, jedoch für das Jahr 1935. Die Beilage 9 brachte sodann Rentabilitätsberechnungen für das gesamte Rhein-Main-Donau-Projekt.

Diese Berechnung ergab folgendes Bild:

Rentabilität (Beilage 9)

Mittlere Leistung von Main- und Donaukräften 89.720 PS = 60.000 Kilowattstunden Höchste Leistung von Main- und Donaukräften 121.700 PS = 82.000 Kilowattstunden Jahreserzeugungsfähigkeit 530 Millionen Kilowattstunden

(noch Beilage 9 -Rentabilität-

Herstellungskosten einschl. Bauzinsen

a) Reine Wasserkraftanlagen 517 Millionen Mark

b) Leitungsnetze, Umspannwerkesamt Zubehör178 Millionen Mark

C) Wehranlagen für Wasserkraft und Schiffahrt gemeinsam 318 Millionen Mark

Gesamt (a-c) 1013 Millionen Mark

Reine Schiffahrtsanlagen 619 Millionen Mark

Sa.: 1632 Millionen Mark

Jährliche Ausnützung der mittleren Leistung in Stunden 6000 6750 7100

Jahresabsatz in Millionen KWSt. 360 450 425

Einnahmen bei einem Strompreis Main-Donau Main-Donau Main-Donau von 0.35 Mk.

am Main frei Bayernwerk u.

0,25 Mark je Kilowattstunde Mill. KWSt. 61,3 46,3 68,6 52,3 72,0 54,8

Einnahme in Millionen Mark 107,6 120,9 126,8

Betriebsausgaben, umfassend Verwaltung, Löhne, Betriebsmaterial sowie Insandhaltung und Erneuerung der Wasserkraftanlagen

In Millionen Mark 23,9 23,9 23,9

Rohüberschuß in Millionen Mark 83,7 97,0 102,9

Die Herstellungskosten verstanden sich einschließlich Bauzinsen und waren getrennt nach Wasserkraftanlagen und reinen Schiffahrtsanlagen. Als Strompreis wurden nach den "Erläuterungen" für den Main 0,35 Mk pro Kwst. und für die Donau 0,25 Mk. für die Kilowattstunde zugrunde gelegt. Die Rohüberschüsse in Millionen Mark finden wir in der letzten Spalte der Beilage 9.

Die Beilage 10 endlich zeigte auf einer kleinen Übersichtskarte den Anschluß der Kraftwerke der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau an die Speisepunkte des Bayernwerks.

Was bisher versäumt worden war, nämlich einen Überblick über die Rentabilität des Gesamtunternehmens zu geben, war durch die vorstehenden wertvollen Arbeiten nachgeholt.

Aber damit hatte man sich keineswegs zufrieden gegeben, man hatte vielmehr auch noch eine besondere Aufstellung über die Rentabilität des Unternehmens bei einem Kohlepreis von 300 PMk und 200 PMk pro Tonne ausgearbeitet (wie folgende Aufstellung zeigt).

Rentabilität bei einem Kohlenpreis von 300 Mk/T. und 200 Mk/T.

Bei einem Kohlenpreis von Mittlere Leistung pro PS	300 Mk.t 89.72	20	desgl. _.	jedoch von 200 Mk.t.	89.720
Mittlere Leistung in KW	60.000			60.000)
Höchsleistung in PS	121.700			121.700	
Höchsleistung in KW	82.000			82.000	
Jahreserzeugung	530 Mill. KWS	St.		530 N	Mill. KWSt.
Jährl. Ausnutzdauer	6.000	4.000		6.000 Stunder	า
Jahresabsatz in Mill. KWSt.	360		360	360	

Herstllungskosten a) Reine Wasserkraftanlage Mark b) Umspannwerke u. Zubeh Mark c) Wehranlagen für Kraftwe	ör 178 rk-	51 17	8 178 Millionen
und Schiffahrt	318	318	318 Millionen Mark
a - c zusammmen	1013	1013	1013 Millionen Mark
d) Reine Schiffahrtsanlagen	619	619	619 Millionen Mark
C-	1012	1012	1012 Millianan Maul
Sa.	1013	1013	1013 Millionen Mark
Einnahmen bei einem Kohle	npreis von 30	00 Mk.Tonne u	nd 0.35 <i>Mk.</i> KW Main
Einnahmen bei einem Kohle	61,3	41,0	42,0 Millionen Mark
Elillatittett bet eitlettt kottle	46,3	31,0	31,5 Millionen Mark
Sa.	107,6	72,0	73,5
Betriebsausgaben umfasser Erneuerung	nd Verwaltung	g, Löhne, Betrie	ebsmaterial, Instandhaltung u.
Efficienting	23,9	23,9	23,9 Millionen Mark
Rohüberschuß	83,7	48,1	52,5 Millionen Mark

44 44 44 Millionen Mark

800 Millionen M 5%ige Obligationen erfordern an Verzinsung und Unkosten 5,5%

Das Ergebnis dieser Aufstellung können wir kurz dahin zusammenfassen, daß sich aus ihr die Sicherstellung des Obligationenkapitals auch für den ungünstigsten Fall ersehen ließ.

In der Sitzung vom 6. Oktober 1921 im Reichsverkehrsministerium zu Berlin selbst erläuterte zunächst Oberregierungsrat Kreuzer die erwähnten 10 Beilagen.

Direktor Henftling gab darüber Aufschluß, daß in den Betriebskosten ausreichende Beträge für ordnungsgemäße Instandhaltung und Erneuerung der Kraftwerksanlagen und Leitungen enthalten sein müssen.

Der Rohüberschuß hingegen sollte für die Verzinsung, Tilgung der Schulden und für Steuern dienen.

Eine Erneuerung und Instandhaltung der reinen Schiffahrtsanlagen war nicht vorgesehen, da diese Anlagen nach ihrer Erstellung auf das Reich übergehen würden.

In der lebhaften Debatte über die Rentabilität des Unternehmens, an der sich neben Kreuzer und Henftling vor allem auch Dr. von Graßmann, Staatssekretär Kirschstein, Dörfler, Holler, Marguerre und Wertenson beteiligten, suchte Dr. Marguerre nachzuweisen, daß eine ausreichende Verzinsung nicht gewährleistet sei. Seine Ansicht stützte sich in der Hauptsache auf folgende Gründe:

- 1. Oskar von Miller rechnet 240 Kw/St. auf den Kopf der Bevölkerung; in Wirklichkeit treffen aber durchschnittlich nur 60 70 Kw/St. auf den Kopf.
- 2. Während des Krieges bestand eine starke Anschlußbewegung, vor allem mit Rücksicht auf die Petroleumknappheit. Jetzt aber ist ein gewisser Stillstand zu bemerken.
- 3. Die Benützungsdauer ist in den Städten meist eine 2000 2500stündige, in den Landstädten eine 1500stündige. Beim ländlichen Charakter Bayerns müßte eine sehr starke Zunahme der Nachtbeleuchtung kommen, wenn man mit einer 4000stündigen Ausnützung rechnen wolle.
- 4. Eine Reihe der bisherigen Konsumenten scheidet jetzt als Selbstversorger aus.
- 5. Ungewiß ist der angenommene große Export von Nachtstrom.
- 6. Für die chemische Großindustrie jedenfalls ist der angesetzte Strompreis zu hoch. Schließlich wies er auch noch darauf hin, daß das Neckarunternehmen finanziell so gstellt sei, daß selbst bei einem Rückgang des Kohlepreises auf 200 Mark pro Tonne noch die Verzinsung des Aktienkapitals garantiert sei.

Im Gegensatz zu Dr. Maguerre verfochten die meisten Redner entweder den Standpunkt, daß das vorgelegte Ausmaß der Rentabilität des Unternehmens nicht angezweifelt werden könne, oder sie erkannten die Richtigkeit der zugrunde gelegten Unterlagen an. Hier war es vor allem Staatssekretär Dr. Kirchstein, der betonte, die große finanzielle Reserve des Unternehmens liege in der Aktienbeteiligung des Reiches und Bayerns.

Interessant waren auch die Darlegungen des Ministerialrates Holler, der zwei, ebenfalls für diese Sitzung ausgearbeitete Pläne besprach. Diese Pläne entstammten der Wasserkraftabteilung der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern und wurden von Holler eingehend erläutert.

Plan I zeigte die Wasserkraftdarbietung für die allgemeine Elektrizitätsversorgung im rechtsrheini- schen Bayern nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Wasserkraftanlagen, sowie des ersten Ausbaues der Kraftstufen an der Main-Donau-Wasserstraße (14 Stufen am Main und der Kach- letstufe an der Donau). Dargestellt waren auf dem Plan die Verhältnisse an je einem Werktag und Sonntag bei normaler Winterwasserführung, bei Wasserklemme (= Wasserknappheit - Anm.), bei normaler Sommerwasserführung und bei Höchstleistung aller Werke. Für den Bedarf des elektrischen Bahnbetriebes war beim Walchenseewerk eine Höchstleistung von 72.000 PS und eine Jahresarbei von 60.000 Kilowattstunden, bei der mittleren Isar eine Höchstleistung von 76.800 PS und eine Jahresarbeit von 150.000 Kilowattstunden in Abzug gebracht. Der Zusammenschluß der Kräfte im Bayernwerk sollte es ermöglichen, die Kraftabgabe der Speicherwerke in weitem Maße auf die Zeit hohen Bedarfs zu beschränken und so die Tagesleistung an Werktagen unter Verringerung der Nacht- und Sonntagskraft wesentlich zu erhöhen. Hierdurch sollte die Anpassung der Kraftdarbietung an den Bedarf begünstigt werden und ein hoher Ausnutzungsgrad der Wasserkraftmenge erreichbar werden.

Bei einem künftigen Bedarf der allgemeinen Elektrizitätsversorgung von 530.000.000 Kilowattstunden im Winterhalbjahr, 490.000.000 Kw/St. im Sommerhalbjahr (etwa 1930) und einer gleichmäßigen Stromausfuhr von 180.000.000 Kw/St. pro Jahr ergab sich nach

diesem Plan bei Vollausnützung der Speicherkräfte (Leitzachwerk und Walchenseewerk) eine Nutzung der Flußkräfte mit rund 6700 Jahresstunden.

Der Plan 2 zeigte die Nutzbarkeit der Wasserführung im Jahre 1920 und zwar unterschieden nach dem Sommer- und dem Winterhalbjahr. Darnach ergab sich, daß im Winter an 130, im Sommer an etwa 30 Tagen im Mittel Ergänzung durch Wärmekräfte erforderlich würde und daß für die Flußkräfte bei Vollausnützung der Speicherhochdruckwerke mit einer Nutzungsdauer der mittleren Leistung von 6700 Stunden gerechnet werden könnte.

Durch diese Untersuchungen wurde bestätigt, daß die von Direktor Henftling den Berechnungen zugrunde gelegte 600stündige Ausnützung der mittleren Leistung sehr vorsichtig gegriffen war.

Diese jährliche Ausnützungszeit steht im Einklang mit den sonst üblichen niedrigeren Zahlen, die unter Zugrundelegung der Spitzenbelastung berechnet werden, während es sich im vorliegenden Falle um die Ausnützung der mittleren Leistung handelt.

Als Ergebnis der Sitzung ³³⁾ vom 6. Oktober 1921 können wir feststellen, daß die Mehrzahl der vertretenen Firmen - AEG, Siemens-Schuckert, Bergmann und Schuckert & Co. - mit den vorge- legten Grundlagen einverstanden waren. Dr. Arguerre von Brown Boveri stellte seinen Wider- spruch bis zur Aufklärung über verschiedene Punkte der Berechnungen zurück.

³³⁾ = Vergleich auch: Brief Nr. 1590 des Gründungsauschusses an Oberbürgermeister Wächter.

13. Die weiteren Vorarbeiten und Verhandlungen zur Finanzierung des Projekts - Das abschließende Gutachten der Elektrosachverständigen vom 7. Dezember 1921.

Zu einem endgültigen Ergebnis war man in dieser Sitzung nicht gekommen. Das Reichsverkehrs- ministerium legte nämlich bestimmenden Wert darauf, daß das Gutachten von den beteiligten Elektro-Großfirmen einheitlich abgegeben werde und daß Geheimrat Klingenberg, der verhindert gewesen war, persönlich an der Besprechung teilzunehmen, das Gutachten decke.

Deshalb wurde den elektrotechnischen Sachverständigen, die ohnehin die zur Diskussion ste- henden Fragen noch einmal unter sich beraten wollten, zur Abgabe eines abschließenden Gutachtens noch etwas Zeit gegeben.

Direktor Henftling hatte auf Grund seiner bisherigen Arbeiten die Verhandlungen unter den Elektrizitätsfirmen zu führen und das Gutachten zu bearbeiten.

Vor Abgabe dieses Gutachtens hatten die Firmen AEG, Bergmann, Siemens-Schuckert, Brown-Boveri und Schuckert & Co am 24. Oktober eine Art Vorbesprechung in Berlin. In dieser Vorbe- sprechung wurde Übereinstimmung erzielt ³⁴⁾, daß:

- 1. die von Oskar von Miller für das Jahr 1930 angenommene Konsumziffer von 900 Millionen Kilowattstunden den Berechnungen zu Grunde gelegt werden könne:
- 2. die im Main-Donau-Projekt vorgesehene 6000-stündige Ausnützung der mittleren Leistung der Niederdruckwasserkräfte erzielbar sei;
- 3. Die in der Rentabilitätsberechnung angenommenen Stromverkaufspreise von 35 Pfennigen pro Kilowattstunde für die Mainwasserkräfte und von 25 Pfennigen pro Kilowattstunde für die Kach- letwasserkraft bei einer Kohlenbasis von 300 Mark für die Tonne erzielbar seien.

Damit waren die bisher zum Teil noch bestehenden Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Elektrogroßfirmen endgültig beseitigt.

³⁴⁾ = Vergleiche den Brief der Fa.Schuckert & Co an Dr. von Graßmann vom 25.10.1921

Das abschließende Gutachten der Großfirmen wurde aber immer noch nicht abgegeben, vielmehr wurde auf dieser Besprechung beschlossen, für dieses Gutachten mit Rücksicht auf die fortschreitende Geldentwertung eine neue Rentabilitätsberechnung aufzustellen, bei welcher mit einer Verdoppelung der Sommerpreise 1921 gerechnet werden sollte.

Für den Fall, daß die Beschaffung des doppelten Kapitals sich nicht so ohne weiteres würde ermöglichen lassen, sollte in dem Gutachten untersucht werden, ob vielleicht das Bauprogramm entsprechend eingeschränkt werden könnte. Doch sollte unter dieser Einschränkung die Wirtschaftlichkeit des Teilausbaues nicht leiden. Eine schon während der Vorbesprechung erstellte überschlägige Berechnung hatte nämlich die Möglichkeit dargetan, selbst bei doppelten Baupreisen mit einem Kapitalaufwand von 1,8 Miliarden Papiermark, die Kachletstufe und die ersten sechs Kraftstufen am Main von Oberau bis Haßloch auszubauen.

Inzwischen waren die Verhandlungen mit den Banken fortgesetzt worden und hatten zu einer Aussprache am 31. Oktober 1921 zu Berlin zwischen Vertretern des Reichs, Bayerns und der Deutschen Bank in Berlin über die Gründung der Rhein-Main-Donau AG geführt.

An der Besprechung nahmen teil:

- 1. vm Reich Staatssekretär Dr. Kirschstein; Ministerialrat Dr. Ing. Ottmann; Ministerialdirektor Dr. Reuß; Ministerialrat Koenigs; Ministerialrat Hoebel; Regierungsrat Barche; Abteilungsleiter Geheimer Oberregierungsrat Schulze; Ministerialrat Mahnke; Ministerialrat Müller aus dem Reichsfinanzministerium.
- 2. von Bayern: Ministerialrat Dr. vn Graßmann; Ministerialrat Mader; Regierungsrat Doerfler; Dr. Endrucks vom Gründungsausschuß;
- 3. von der Deitschen Bank: Direktor von Stauß und Direktor Pohl. In unverbindlicher Aussprache wurde in der Hauptsache folgendes Ergebnis erzielt ³⁵⁾:
- 1. Mit Rücksicht auf die bereits sehr gestiegenen und noch weiter steigenden Baukosten schlug die Deutsche Bank eine Einschränkung des Programms vor. Die Kraftwerke sollten zwar nach Möglichkeit in dem bisher geplanten Umfang ausgeführt werden, doch wäre der Ausbau der Großschifffahrtsstraße zunächst auf die Strecken Aschaffenburg-Wertheim und Regensburg-Grenze zu beschränken.
- 2. Von dem zur ausführung dieses Bauprogramms erforderlichen Kapitals sollten 20 Prozent durch Vorzugsaktien, rund 40 Prozent durch Obligationen aufgebracht werden. Die Vorzugsaktien sollten eine Dividende von mindestens 5 und höchstens 7 Prozent erhalten, bevor Stammaktien am Gewinn teilnehmen. Die Mindestdividende sollte durch Reich und Bayern garantiert werden. Würden die garantierten Mindestdividenden der Vorzugsaktien niedriger bemessen werden, so sollten nach Ansicht der Vertreter der Deutschen Bank diese Aktien zu Pari unverkäuflich sein.
- 4,. Die Rückzahlung der Vorzugsaktien sollte vorbehalten bleiben.
- 5. Nach einem Vorschlag des Direktors von Strauß sollten die Vorzugsaktien und Obligationen den Banken nach dem Verhältnis angeboten werden, in dem sie sich an der Zeichnung der Schuldverschreibungen der bayerischen Großwasserkraftwerke und des Bayernwerks beteiligt hätten.
- 6. Von den Stammaktien sollte das Reich 360 000 000 Aktien, Bayern 208 000 000, Preußen, Baden Thüringen und Hessen mindestens 10 000 000, von den Stamm- und Vorzugsaktien andere öffentliche Körperschaften (Städte, Gemeinden usw.) je 22 000 000 übernehmen.
- 7. Zu Gunsten einer zu sammelnden Baureserve für den Ausbau der Großschifffahrtsstraße sollten die Inhaber der Stammaktien auf Bauzinsen und auf Auszahlung der Dividende über 4 Prozent hinaus verzichten.
- 8. Von den 5prozentigen Obligationen, für deren Ausgabe augenblicklich die Lage sehr günstig sei, sollte die erste Emission auf 300 000 000 bemessen werden.
- 9. Die simultangründung der AG sollte tunlichst noch im November erfolgen und zwar mit möglichst wenigen Gründern.
- 10. Der Konzessions- und Bauvertrag sollte vom bayerischen Minister des Innern entworfen und dem Reichsverkehrsministerium baldigst vorgelegt werden.

*

Die Elektrogroßfirmen hatten ihr abschließendes Gutachten am 7. Dezember 1921 abgegeben. Da dieses für die Gründung und den Aufbau der Gesellschaft von maßgebender Bedeutung war, lassen wir es im Wortlaut folgen:

"GUTACHTEN ÜBER DIE WIRTSCHAFTLICHKEIT DER ERSTEN AUSBAUPERIODE DER RHEIN-MAIN-DONAU-WASSERSTRASSE VOM 7.DEZEMBER 1921"
"Vom Gründungsausschuß der Rhein-Main-Donau A.-G. wurden den unterzeichneten Elektri- zitätsfirmen am 6. Oktober 1921 Projektunterlagen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen über die I. Ausbauperiode der Main-Donau-Wasserstraße zur Prüfung und gutachterliche Äußerung über- geben. Durch die Prüfung sollte festgestellt werden, ob die Ausnützung der beim Ausbau der Wasserstraße gewonnenen Wasserkräfte für die Elektrizitätsversorgung eine Wirtschaftlichkeit ergibt, wenn auf das Konto der Wasserkraftanlagen die Herstellungskosten der reinen Wasserkräfte einschließlich der Wehre, jedoch ohne Schiffahrtsschleusen gerechnet werden.

Zu den Projektunterlagen und Berechnungen ist folgendes zu bemerken: Umfang der anlagen: Die I. Ausbauperiode soll die Schiffbarmachung der Mainstrecke von Aschaffenburg bis Würzburg für 1200-Tonnen-Schiffe umfassen, wobei an den einzelnen Staustufen 12 Wasserkraftwerke errichtet werden. Weitere zwei Staustufen sind am Main flußabwärts von Bamberg bei Limbach und Viereth vorgesehen. Ferner soll in der ersten Ausbauperiode zur Verbesserung der Schiffahrt auf der Donau eine Staustufe mit einer Wasserkraftanlage am sogenannten Kachlet bei Passau ausgeführt werden.

Technische Ausführung: Die technische Durchführung der verschiedenen Bauvorhaben wurde von den unterzeichneten Firmen nicht im einzelnen geprüft, weil das vorgelegte Projekt das Ergebnis langjähriger Studien und Beratungen des staatlichen Kanalbauamtes und des Main-Donau-Stromverbandes darstellt und von einer sachverständigen Kommission des Main-Donau-Stromverbandes schon früher im einzelnen durchgearbeitet worden ist.

Herstellungskosten: Als Unterlage für die Berechnung der Herstellungskosten der ganzen Anlagen wurden uns für die einzelnen Hauptabschnitte tabellarische Kostenzusammenstellungen übergeben, welche die Kosten nach Friedenspreisen und nach den für den Sommer 1921 geltenden Preisen enthalten. Die Richtigkeit der angesetzten Friedenspreise wurde durch den technischen Ausschuß des Main-Donau-Stromverbandes bestätigt. Als Preise für den Sommer 1921 sind bei den Bauarbeiten die 11 bis 12-fachen Friedenskosten und bei den maschinellen und elektrischen anlagen die etwa 20fachen Friedenskosten angesetzt, wobei sich im Durchschnitt für die ganze Anlage das etwa 13-fache der Friedensanlagekosten ergibt. Zu den auf Basis Sommer 1921 ermittelten Kosten hat der Gründungsausschuß der Rhein-Main-Donau-A.-G. die Bauzinsen, die etwa 10 Prozent ausmachen, zugeschlagen.
Die ganze Preisberechnung kann für die Verhältnisse im Sommer 1921 als richtige Grundlage bezeichnet werden.

Stromkonsum: Bei den Berechnungen ist angenommen, daß der von den Wasserkraftanlagen erzeugte Strom in der Hauptsache durch das Bayernwerknetz verteilt wird. Nach den Annahmen des Staatskommisars für das Bayernwerk, Dr. Oskar von Miller, wird in Bayern im Jahre 1930, d.i. nach der mutmaßlichen Fertigstellung der I. Ausbauperiode, für Licht- und Kraftversorgung ein Strombedarf von etwa 900 Millionen Kilowattstunden vorhanden sein. Diese Annahme dürfte nach den bisherigen Konsumverhältnissen in Bayern und nach den angestellten Ermittlungen zutreffen. In dem Projekt für die Main-Donau-Wasserkräfte ist damit gerechnet, daß die zur Verfügung stehende mittlere Wasserkraftleistung von 60 000 Kilowatt 6000 Stunden im Jahr

ausgenützt werden kann, und die unterzeichneten Firmen halten diese Annahme nach eingehender Prüfung für richtig. Es kann also damit gerechnet werden, daß, wie der Gründungsausschuß angenommen hat, im Jahre 1930 von den Main-Donau-Kräften 360 Millionen Kilowattstunden für Licht- und Kraftstrom, sowie für elektrische Bahnen abgesetzt werden können.

Strompreis: In den Rentabilitätsberechnungen des Projektes ist angenommen, daß der Strom aus den Mainwasserkräften zu einem Preise von 35 Pfennige pro Kilowattstunde ab der Zusammenfassungsleitung der Wasserkraftwerke verkauft werden kann, und dass für den Strom aus der Donau-Wasserkraft nach Übertragung der Energie bis zur Bayernwerkstation Regensburg ein Preis von 25 Pfennig pro Kilowattstunde erlöst wird. Im durchschnitt ergeben diese Preise für Main- und Donaukräfte zusammen etwa 30 Pfennige pro Kilowattstunde und dieser Preis dürfte erzielbar sein, wenn der Preis für Steinkohle in Bayern etwa Mk. 300,00 pro Tonne beträgt.

Da die Kohlekosten im Sommer 1921 den genannten Betrag erreicht haben, können die im Projekt angesetzten Strompreise als richtig bezeichnet werden.

Außer diesen Grundstrompreisen wird das Main-Donau-Unternehmen in irgend einer Form Zuschläge erheben können, durch welche die steuerliche Belastung auf die Stromabnehmer abgewälzt wird. Zurzeit müßten diese Zuschläge etwa 10 Prozent betragen, sodaß sich ein Durchschnittspreis von 33 Pfennig pro Kilowattstunde ergibt, der sich gegenüber dem beim Neckarprojekt zugrunde gelegten Durchschnittsstrompreis von 36 Pfennig pro Kilowattstunde nicht zu hoch erscheint.

Betriebsausgaben: Die jährlichen Betriebsausgaben für die Wasserkraftwerke wurden unter teilweiser Abweichung von den Annahmen des Projektes nach den gleichen Grundsätzen wie beim Neckar-Kanalprojekt gerechnet. Dabei wurden für Obligations-Zinsen und Unkosten 5,5 Prozent eingesetzt. Bei der Steuerberechnung sind wir von den von der bayerischen Regierung gegebenen Unterlagen ausgegangen.

Verteilung des Betriebsüberschusses: Nach Abzug der Betriebsausgaben einschließlich Obligationsdienst von den Einnahmen, verbleibt beim 1. Ausbau ein Betriebsüberschuß von 33,3 Millionen Mark. Hieraus können zunächst 200 Millionen Mark Vorzugsaktien, 6 Prozent Dividende = 12 Millionen Mark erhalten, so daß dann für die Stammaktien, für Tilgung und Sonderrückstellungen noch insgesamt 21,3 Millionen Mark zur Verfügung stehen. Das nicht durch Obligationen und Vorzugsaktien vom Staat und Reich aufzubringende Kapital von 632 Millionen Mark erbringt also eine Brutto-Verzinsung von 3,4 Prozent. Hierbei ist als selbstverständlich angenommen, daß die Steuern auf die Stromkunden abgewälzt werden können. Würde das nicht der Fall sein, so würden zur Brutto-Verzinsung der von Reich und Staat aufzubringenden Kapitalien nur 10,5 Millionen Mark verbleiben; Reich und Staat könnten allerdings einen großen Teil der vom Unternehmen zu zahlenden Steuer als Erträgnis des Rhein-Main-Donau-Kanals betrachten.

Der gesamte 1. Ausbau ist demnach bezüglich der vom Privatkapital aufzubringenden Geldmittel als wirtschaftlich rentables Unternehmen zu bezeichnen, so lange die dem Projekt zugrunde liegenden Preisvoraussetzungen zutreffen.

Da gewisse Verschiebungen in der Wirtschaftslage mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, wäre deren Wirkung noch zu prüfen.

Die Ergebnisse werden sich voraussichtlich wenig ändern, wenn die Anlagekosten bedeutend steigen sollten, denn es kann angenommen werden, daß die Strompreise dann in einem ähnlichen Verhältnis steigen und das ganze Resultat nicht entscheidend beeinflußt wird.

Nimmt man weiter an, daß die Kohlenpreise und damit die Strompreise nach Fertigstellung der Anlagen auf zwei Drittel der Preise sinkt, so zeigt sich, daß die Vorzugsaktien leer ausgehen, aber der Obligationsdienst noch gedeckt ist.

Die Verhältnisse auf dem Geld- und Arbeitsmarkt lassen nun eine Überschreitung der ursprünglichen Kostenvoreanschläge erwarten und es scheint daher geboten, wenn man

das Finanzprogramm nicht über den ursprünglichen Rahmen hinaus von vorneherein spannen will, die Anzahl der in Angriff zu nehmenden Staustufen zu vermindern, um nicht in die Lage zu kommen, mitten im Bau wieder neue Geldmittel eventuell zu ungünstigen Bedingungen beschaffen zu müssen.

Eine solche Beschränkung des Bauprogramms war daher gleichfalls auf ihre Rentabillität zu prüfen.

Es wurde hiebei angenommen, daß die Baupreise das 25-fache des Friedenspreise, d.h. etwa das Doppelte der im abgelaufenen Sommer gültigen Preise betragen, und daß die Stromverkaufspreise gleichfalls auf das Doppelte steigen. Bei Ausbau der Kachletkraftwerke an der Donau und der ersten 6 Mainstaustufen beträgt bei dieser Überteuerung der Kapitalbedarf 1.800 Millionen Mark und der Betriebsüberschuß 66 Millionen Mark. Nach Abzug einer 7,5-prozentigen Verzinsung der Vorzugsaktien verbleibt noch ein Überschuß, welcher zu einer 6,4prozentigen Verzinsung des vom Reich zu gebenden Stammaktinkapitals von 700 Millionen Mark ausreicht.

Die auf diese Weise zunächst beschränkte Unternehmung ist also in ihrer Rentabilität nicht schlechter, sondern besser als das größerer Projekt und es kann daher unbedingt empfohlen werden, bei der in Aussicht genommenen Geldbeschaffung sich zunächst auf den Ausbau der Donaustufe am Kachlet und die ersten Mainstufen zu beschränken, mit der Maßgabe, daß, falls das angenommene 25fache Niveau erreicht wird, sofort weitere Kraftwerke in Angriff genommen werden können. Für die Entwicklung des Unternehmens hat eine solche vorläufige Beschränkung des Bauprogrammes noch weitere Vorteile. Zunächst wird eine stufenweise Abwicklung bei weiteren Preisverschiebungen, die zur Erhaltung der dauernden Wirtschaftlichkeit des Unterneh- mens notwendige Harmonie zwischen Ausbaukosten und Strompreisen einigermaßen sicher. Weiter wird auch für den immerhin möglichen Fall eines industriellen Rückschlages und damit verbundenen Zurückbleibens des Stromkonsums gegenüber den gemachten Annahmen ein zeitlicher Ausgleich gegeben und das immerhin denkbare zeitweilige Überangebot an Strom verhütet. Endlich ist dieser kleinere Ausbau in sich, wie die Rentabilitätsberechnung zeigt, wirt- schaftlich stärker, so daß die Gefahr von Rückschlägen infolge unvorhergesehener Ereignisse geringer ist. Dadurch kann sich das Unternehmen von vornherein eine solidere Basis für seine Weiterentwicklung, zunächst zum vollen ersten Ausbau und dann zum vollen Gesamtausbau schaffen. Da bei dem Ausbau mit der erheblich vergrößerten Überteuerung, mit welcher heute zu rechnen ist, die Gefahreines Preissturzes gewachsen ist, erscheint eine vorübergehende Beschränkung bis zur Abklärung der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht nur wegen der finanziellen Mittel, sondern auch wegen der stärkeren inneren Reserve geboten.

Die im vorstehenden behandelten Zahlen sind der Beilage entnommen, welche eine Zusammenstellung der Herstellungskosten und der Rentabilitätsberechnung für die beiden behandelten Fälle darstellt.

Das Ergebnis der Untersuchungen kann dahin zusammengefaßt werden, daß bei Zutreffen der gemachten Preisvoraussetzungen der volle erste Ausbau für das Privatkapital rentabel ist. In Anbetracht der zu erwartenden erheblichen Übeteuerungen ist zunächst eine Einschränkung des Bauprorammes für die Mainstrecke nur bis Haßloch zu empfehlen, um so mehr, als sich hierdurch die Rentabilität verbessert und die mit wachsender Überteuerung zunehmende Gefahr eines Rückschlages hierdurch erheblich vermindert wird.

gez.:

Siemes-Schuckertwerke GmbH Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Brown, Boveri & Co Aktiengesellschaft Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co Bergmann Elektrizitäts-Werk Aktiengesellschaft" Dieses Gutachten und die beigegebenen Berechnungen zeigen zunächst auffällig, daß die Rentabilität des Unternehmens mit der Verringerung des Umfanges der Bauten am Maine privatwirt- schaftlich betrachtet günstiger wird. Dies rührt davon her, daß das große Kachletwerk die bestrentierliche Anlage des Unternehmens darstellt. Infolgedessen muß das privatwirtschaftliche Ergebnis eine prozentuale Schmälerung erfahren, je mehr Bauten am Main mit verhältnismäßig kleineren Kraftwerken und geringerem Gefälle, also spezifisch höheren Baukosten, zum Kachletwerk hinzukommen.

Das Gutachten läßt, obwohl in seinem Text nicht ausdrücklich darauf hingewiesen ist, doch klar erkennen, daß rund 60 Prozent der gesamten Herstellungskosten der ersten Ausbauperiode (Schifffahrts- und Wasserkraftanlagen zusammen) privatwirtschaftlich als rentabel zu betrachten sind, weil dieser Anteil voraussichtlich eine Rente von etwa 6 Prozent erbringen würde. Über die Verzinsung des Restes von 40 Prozent der Herstellungskosten ist im Gutachten nichts näheres ausgeführt, weil es von der Ansicht ausging, daß dieser Teil von den an der Schifffahrt interessierten öffentlichen Körperschaften aufgebracht und so lange zinslos gegeben werden müsse, bis die Kraftwerke nach Tilgung des von ihnen zu bestreitenden 60prozentigen Kapitalanteiles die Verzinsung und Rückstellung des restlichen 40prozentigen Schuldenanteiles übernehmen können.

Die berechnungen des Gutachten können trotz der damaligen Inflationszeit in gewissen Ausmaße als auf wertbeständiger Basis aufgestellt angesehen werden, denn die Kosten sind als Vielfaches der Vorkriegspreise, also der Goldwährung, eingesetzt und die Strompreise in Abhängigkeit von den Kohlenpreisen, d.i. von einem den Weltmarktpreisen sich anpassenden Produkt gerechnet. Es war angenommen, daß für den Strom aus dem Kachletwerk ein Erlös von 0,8 kg Kohle je Kilowattstunde, und aus den Mainkraftwerken von je 1,2 kg Kohle je Kilowattstunde erzielt wird. An der berechneten Rentabillität konnte sich demnach auch Umgestaltung der Wertverhältnisse der Zahlungsmittel so lange nichts ändern, als keine Verschiebung der Verhältnisse zwischen Herstellungspreisen und Kohlenpreisen oder zwischen Kohlenpreisen und Stromwert eintritt.

Eine solche Verschiebung erschien aber damals als unwahrscheinlich.

Nachdem also die Berechnungen in einer Weise aufgestellt waren, daß sie auch bei Veränderung des Geldwertes (damals als Teuerung angesehen) ihre Richtigkeit beibehalten mußten, wurden sie mit Recht als Ausgangspunkt für den finanziellen Aufbau des Rhein-Main-Donau-Unternehmens benützt. Von Reich, Bayern, den sonstigen öffentlichen Körperschaften und den Banken wurde beschlossen, die Gesellschaft mit einem Anfangskapital von 1,5 Milliarden Papiermark auszustatten. Davon sollten 60 Prozent, also 900 Millionen Papiermark, als verzinsliche Vorzugsaktien (300 Millionen) und Obligationen (600 Millionen) aus dem privaten Kapitalmarkt aufgebracht und der Rest von 40 Prozent, das sind 600 Millionen Papiermark, als zunächst unver- zunsliche Stammaktien von Reich, Bayern, anderen Ländern und öffentlichen Körperschaften (Städten) übernommen werden.

Während der Verhandlungen über das Sachverständigen-Gutachten hatte auch die bayerische Regierung das Unternehmen tatkräftigst weitergefördert. Sie wußte die volksund verkehrswirt- schaftlichen Vorteile eines beschleunigten Ausbaues der Kraft-Schifffahrtsstraße so hoch einzuschätzen, daß sie im November 1921 ein besonderes Augenmerk auf die Beteiligung der Gemeinden an der Rhein-Main-Donau AG zur Finanzierung dieses Unternehmens richtete. Da die Beteiligung einer Gemeinde an der zu gründenden Gesellschaft nach Artikel 15, Ziffer 1 des Selbstverwaltungsgesetzes in Verbindung mit Ziffer 23^v der Ministerial-Bekanntmachung vom 13. Mai 1895, die Anlegung von Gemeine- und Stiftungsgeldern betreffend ³⁶⁾ der Staatsaufsichtsbehörde bedurfte, so erließ der Staatsminister des Innern Dr. Schweyer an die Bezirksregierungen, Kammern des Innern, die Bezirksämter und die Gemeindebehörden eine Anweisung ³⁷⁾, welche die beschleunigte Genehmigung der Gesuche aller der durch das Unternehmen unmittelbar oder mittelbar berührten Gemeinden um staatsaufsichtliche Genehmigung der Beteiligung an der genannten Aktiengesellschaft

vorschrieb.

³⁶⁾ = M.A.BI. S 203 ³⁷⁾ = Vergl. Bay. Staatsanzeiger Nr. 267 vom 16.09.1921

14. Die inzwischen erfolgte Genehmigung des Kachletprojektes durch die Internationale Donaukommission.

Inzwischen hatte sich auch die Internationale Donaukommission mit dem Kachlet-Projekt beschäf- tigt. Gemäß Artikel X der Donauakte vom 23. Juli 192 ³⁸⁾ hatte nämlich die Internationale Donaukommission innerhalb ihres Wirkungsbereiches und der ihr im Rahmen durch die Donau-Akte verliehenen Befugnisse unter Anderem darüber zu wachen, "daß der freien Schiffahrt auf der Donau und ihrem Stromgebiete von einem oder mehreren Staaten keinerlei Hindernisse bereitet werden". Ferner haben gemäß Artikel XIV "die Uferstaaten der Internationalen Kommission eine kurz gefaßte Beschreibung aller Arbeiten zu übermitteln, die sie im Interesse ihrer wirtschaftlichen Entwicklung für notwendig erachten, insbesondere der Arbeiten, die dem Hochwasserschutze, der Bewässerung und der Ausnutzung der Wasserkräfte dienen und die innerhalb ihrer Landesgrenzen auf der Wasserstraße ausgeführt werden sollen. Die Kommission aber kann solche Arbeiten nur insoweit untersagen, als diese geeignet sind, die Schiffbarkeit des Stromes zu beeinträchtigen"

³⁸⁾ = Veröffentlicht im Reichsgesetzblatt vom 31.03,1922, Nr.25, S. 287 ff. -Reichsgesetz vom 30.März 1922

Nach der Vorberatung im Unterausschß beschäftigte sich die Internationale Donaukommission in ihrer 5. Vollsitzung zu München im November-Dezember 1921 mit dem durch die bayerische Regierung vorgelegten Kachletprojekt und genehmigte das Projekt unter einigen nicht sehr wichtigen Vorbehalten. Die von der Kommission gefaßte diesbezügliche Resolution hatte folgenden Wortlaut ³⁹⁾:

"Apbrobation des Projets du Gouvernement Bavarois d´amenagement du Danube entre Ratis- bonne et Jochenstein"

La Commissdon, apres avoir pris connasance des pro`ces - verbaux des séances de la sous-com- mission des travaux et du rapport présenté par le Président de cette sous-commission et entendu la séance du 29. Novembre, déclare donner son adhésion aux projets par différentes Délégations observations consignées au procès-verbal de la séance du 29. novembre, déclare donner son ad- hésion aux projets d`amenagement du Danube entre Ratisbonne et Jochenstein tell qu`il est présenté par la Délegation bavaroise sous les réserve suivantes:

- 1º. L'adoption de ce projet constitue pour la Commission International aucun engegement en ce qui concerne les disposition qui pourraient ètre adoptées ultérieurement dans le programme géneral d'amenagement du fleuve.
- **2º** Les responsabilités encourues en cas de`entraves produites à la navigation par l'insuccès éventuel des travaux effectués, seront supportées conformént aux principes gènéraux que la Commission se réserve d`adopter à ce sujet pour l'ètablissement de ce programme géneral d`amènagement du fleuve.

Commission, vu les bénéfices considérables que l`État exécutant est appelé à tirer des forces motrices produites par ces ouvrages. Exprime le voeu qu'il ne réclame à la navigation aucune taxe.

Sie cependant l'etablissement des taxes venait a'ètre proposé pour couvir, en tout ou en partie, les dépenses d'etablissement, d'entretien ou de fonctionement des ouvrages projetés, la Com- mission se réserve d'examiner, à ca moment, si les travaux compris dans le projet ou les dimensions données aux ouvrages ne dépassent pas les nécessittés raisonnables de la navigation et justifient une charge correspondante pour cette navigation.

- **4°.** L´énergie èlektrique nécassaire pour la manoeuvre du barrage et des écluse et pour la traction des bateaux à la traversée des écluses sera fournie gratuitement et il sera percu aucun droit pour serviices rendus au passage des écluses.
- **5º**. L`énergie electrique nécessaire pour l`organisation des services de traction dans les biefs sera fournie aux prix de faveur le plus bas consenti aux service publics. En outre, la Commission prend acte des déclarations suivantes qui ont été faites par la Délégation bavaroise:
- a) Les travaux ayant pour but principal l'amélioration de la navigation, l`usine hydraulique ne con- sommera, á tout moment, que le débit meme du fleuve, de maniére á les variations brusques de ce débit.
- b) Les dépots de gravier, qui se formeront, seront enlevés réguliérement par des procédes qui ne devront entrainer aucune conséquence dommageable pour la partie d`aval.
 - c) Il en sera de meme puor l'évaculation des glaces.
- d) Les ponts qui ne présentent pas actuellement le tirant d`air de 6 m. 40 au-dessus des plus hautes eaux navigables seront progressivement relevés et le premier sera le pont de Deggendorf.
- e) Les rayon des courbes ne descendra pas audessous de 600 m. Et exceptionnellement, lorsque les conditions locales l`exigeront, au-dessous de 450 métres.
- f) Toutes mesures seront prises pour maintenir la navigation dans des conditions satisfaisantes pendant la durée d`execution des travaux.
- g) La prise d`eau projetée dans le Lech n`a pas éte prise en considération dans l`établissement du présenf projet."

Durch die Verhandlungen mit der Internationalen Donaukommission und deren Entscheidung war sichergestellt, daß gegen die Ausführung des Kachletwerkes kein Einspruch erhoben wird und daß auch bezüglich der Überleitung von Lechwasser zum Maingebiet keine ernsten Schwierig- keiten zu erwarten waren. Damit war eine weitere Voraussetzung für die Gründung der **Rhein-Main-Donau AG** erfüllt.

15. Die schwierigen letzten Vorbereitungen für die Gründungsversammlung der Gesellschaft.

Nach all diesen Vorarbeiten konnte man endlich ernsthaft an die schon lange geplante, durch die langwierigen Verhandlungen, durch die neuen Rentabilitätsberechnungen und nicht zuletzt durch die fortschreitende Geldentwertung immer weiter hinausgeschobene Gründung der **Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft** zu denken.

Der Gründungsausschuß setzte daher die Gründungsversammlung zunächst auf Ende November 1921 an. Für die Gründung plante er folgendes Verfahren an ⁴⁰⁾. Um eine möglichst rasche und reibungslose Durchführung der Gründung zu sichern, sollte die Zahl der Gründer auf wenige Personen beschränkt werden. Die bayerischen Städte sollten als ihren Vertreter bei der Gründung wahlweise den bereits im Gründungsausschuß tätigen Oberbürgermeister Dr. von Luppe oder den Oberbürgermeister Wächter aus Bamberg benennen und diesen Vertretern ordnungsgemäße Vollmacht erteilen.

Die Gemeinden wurden mit Rücksicht auf die nahe bevorstehende Gründung bereits am 21. November 1921 durch den Gründungsausschuß gebeten, 25 Prozent des von ihnen gezeichneten Betrages bereit zu halten. Gleichzeitig wurde den Städten mitgeteilt, daß die Beteiligung der bayerischen Städte an der Aktiengesellschaft in der Weise vorgesehen sei, daß zu 50 Prozent des gezeichneten Betrages Stammaktien und zu 50 Prozent Vorzugsaktien zu übernehmen wären.

⁴⁰⁾ = Vergl. Brief Nr. 2206 Dr.v.Graßmann an OB Wächter

Da es sich im Laufe der Verhandlungen und mit Rücksicht auf die neuerliche Geldentwertung als zweckmäßig erwiesen hatte, den Gesellschaftsvertrag zu ändern und nunmehr das Aktienkapital durch Erhöhung des Betrages der Vorzugsaktien von 200 Millionen Papiermark (PMK) auf 300 Millionen PMK- auf 900 Millionen PMK zu erhöhen, so mußte sich die bayerische Staatsregierung erst zur Beteiligung am erhöhten Aktienkapital ermächtigen lassen. Durch Gesetz vom 23. September 1921 war die Staatsregierung nur ermächtigt worden, sich an einem zum Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße und der bayerischen Donau nach Maßgabe der mit dem Reich und mit Baden zu schließenden Verträgen in Aussicht genommenen gemischtwirtschaftlichen Unternehmen zu beteiligen und von den Aktien dieses Unternehmen, sofern dessen Kapital auf nicht mehr als 600 Millionen Papiermark bemessen werden würde, den in den Verträgen vorgesehenen Prozentsatz von 26 Prozent zu übernehmen.

Gleichzeitig ergab sich im Hinblick auf eine möglichste Beschleunigung der Gründung die Not- wendigkeit, vorerst die 32 Millionen Papiermark, die von den benachbarten Ländern, von bayerischen und außerbayerischen Städten und sonstigen öffentlichen Körperschaften gezeichnet werden sollten, im Wege der Mitzeichnung bei Gründung der Gesellschaft auf Bayern zu übernehmen und sie dann nach ordnungsmäßiger Beschlußfassung dieser Länder und Städte über Zeichnung der auf diese entfallenden Stammaktien an dieselben weiterzugeben.

Es müßte hierfür ebenfalls die Zustimmung des Landtags eingeholt werden.

Wie bereits oben erwähnt, sollte der Mindestgewinnanteil der Vorzugsaktien vom Reich und von Bayern gewährleistet werden. Auch hierfür bedurfte die Staatsregierung einer Ermächtigung durch die gesetzgebende Körperschaft.

Die staatsregierung brachte daher beim Landtag folgenden Antrag ein ⁴¹⁾: "Die Staatsregierung sei zu ermächtigen,

- 1. sich an dem Aktienkapital der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft mit Stammaktien bis zum Nennbetrage von 240 Millionen Mark zu beteiligen, von denen 208 Millionen Mark fest übernommen werden, während der Rest nach der Gründung der Gesellschaft an andere öffentliche Körperschaften abgegeben werden kann,
- 2. als Gesamtschuldner mit dem Reiche die Gewährschaft für einen Mindestgewinnanteil zu fünf vom Hundert für Vorzugsaktien der Gesellschaft im Nennwerte von 300 Millionen Mark zu übernehmen.

Die hiezu erforderlichen Mittel sind zunächst aus dem durch den außerordentlichen Staatshaushalt für das Rechnungsjahr 1920 zum Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße bewilligten Betrage von 75 Millionen Mark zu entnehmen, die weiter benötigten Mittel sind jeweils nach Bedarf in den Staatshaushaltvoranschlag einzustellen".

Am 23. November stand dieser Antrag im Staatshaushaltsausschuß zu Beratung. Der Berichterstatter Dr. von Knilling (Bayerische Volkspartei) berichtete eingehend über die Vorlage.

Ebenso wie er, beantragte auch der Mitberichterstatter Dr. Dirr dem Antrag der Regierung die Zustimmung zu erteilen.

Der Staatsminister des Innern Dr. Schweyer begründete den Antrag eingehend. Eine Beteiligung des Landtags im Aufsichtsrat des Unternehmens, etwa in der Form wie beim Walchensee-Kraftwerk oder bei der mittleren Isar, konnte der Minister nicht befürworten, wohl aber hielt er es für angebracht, wenn sich Abgeordnete, die durch ihre Stellung im Wirtschaftsleben hiefür geeignet wären, im Aufsichtsrat beteiligen würden.

In der sich hieran anschließenden längeren Debatte machte Ministerialdirektor Dr. von Graßmann noch nähere Mitteilungen über die Grundlagen der Finanzierung des Unternehmens.

Schließlich wurde der Antrag der Regierung mit allen gegen eine Stimme angenommen, dagegen ein Antrag Niekisch von den Unabhängigen Sozialdemokraten-USPD-, wonach der bayerische Landtag als Körperschaft im Aufsichtsrat des Unternehmens vertreten sein sollte, abgelehnt.

⁴¹⁾ = Band VI, Beilage 1978, Seite 257 der Landtagsberichte

Im Plenum des bayerischen Landtags wurde der Antrag der Regierung nach einem Referat des Berichterstatters Dr. von Knilling ohne Debatte am Freitag, den 25. November 1921 angenom- men.

Trotz aller dieser ernsten Bestrebungen, die Gründung der geplanten Gesellschaft noch im November zu ermöglichen, machten sich in letzter Stunde ernste Schwierigkeiten geltend, die die Gründung noch um ein volles Monat verzögerten.

Der Gründungsausschuß hatte zwar die Anwesenheit der Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und des Reichsfinanzministerium in Bamberg vom 22. bis 26. November 1921 gelegent- lich der Verhandlungen über die Verreichlichung der Wasserstraßen benützt, um die Fragen, hinsichtlich deren mit dem Reich noch Meinungsverschiedenheiten bestanden, zu klären und hatte als Gründungstag den 28. November 1921 in Aussicht genommen ⁴²⁾.

Allerdings hätten bis zu diesem Zeitpunkt der Konzessions- und Bauvertrag noch nicht in ihrer endgültigen Fassung vorliegen können. Aber man gedachte sich dadurch zu behelfen, daß, ähnlich wie bei der Gründung der Neckarwerke AG, diese zeitraubenden endgültigen Fassungen bis nach der Gründung zurückgestellt werden sollten. Mit diesem Plan erklärten sich die Vertreter des Reiches nicht einverstanden, sie beharrten vielmehr darauf, daß vor der Gründung Konzessionsvertrag, Bauvertrag und die Kontrollverträge zwischen den Staaten und mit den Banken vorliegen müßten. Von diesem Standpunkte waren sie nicht mehr abzubringen und es mußte daher der Gründungstermin zunächst bis zum 6. Dezember 1921 verschoben werden. Aber noch eine weitere Schwierigkeit ergab sich plötzlich, die zu einer abermaligen Verlegung des Gründungstermins führte ⁴³⁾.

⁴³⁾ = Vergl. Brief Nr. 2791 an Oberbürgermeister Wächter

Das Reichsfinanzministerium hatte ursprünglich angenommen, daß infolge der Obligationenähnlichkeit der Vorzugsaktien die im Staatsvertrag für die Obligationen vorgesehene Garantie auch auf die Vorzugsaktien erstrecke und unterließ daher die nötigen Schritte, um eine Garantieerklärung des Reichs für die Vorzugsaktien herbeizuführen.

Mit der Zeit kamen aber dem Reichsfinanzministerium doch Bedenken und so beschloß es eine Garantieerklärung des Reichs im Wege eines Beschlusses der gesetzgebenden Körperschaften herbeizuführen. Es brachte daher im Reichstag den Antrag ein, daß in dem Entwurf eines "Gesetzes betreffend die Feststellung eines dritten Nachtrags zum Reichshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1921" folgender Paragraph eingefügt wird, der eine erweiterte Gewährschaft des Reichs für die Vorzugsaktien der Rhein-Main-Donau-AG herbeiführen sollte:

"Die Reichsregierung wird ermächtigt über die im Gesetze betreffend den Übergang der Wasser straßen von den Ländern auf das Reich vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzblatt S 961) vorgesehene Bürgschaftsübernahme hinaus die Sicherheitsleistung dafür zu übernehmen, daß die bei der Grün- dung der Rhein-Main-Donau-AG auszugebenden 300 Millionen Mark Vorzugsaktien einen Min- destgewinnanteil von 5 vom Hundert (= 5 %) für das Jahr erhalten und daß das auf diese Aktien eingezahlte Kapital bei Auflösung der Gesellschaft mit dem Nennwert der Aktien zurückgezahlt wird".

Da aber der Reichstag zur beratung des Nachtragsetats, in den die Garantieerklärung eingestellt war, erst am 13. Dezember 1921 zusammentrat, so ergab sich hieraus eine erneute Verzögerung.

Nachdem sich der Reichstag nach seinem Zusammentritt mit dem Gesetzentwurf befaßt und die Bürgschaftsübernahme genehmigt hatte, konnte am 27. Dezember 1921 das Gesetz hierüber ver- kündet werden ⁴⁴⁾.

⁴²⁾ = Vergleiche hier Brief Nr. 2791 an Oberbürgermeister Wächter.

⁴⁴⁾ = Reichsgesetzblatt Nr. 3 vom 7.Januar 1922

Am 22. Dezember 1921 hatte auch der Reichsrat (= heute Bundesrat, die Länderkammer) auf Grund des § 1807, Abs. 1, Nr. 4 BGB den wichtigen Beschluß gefaßt ⁴⁵⁾: "Die von der Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft in München ausgegebenen 300 Millionen Mark Vorzugsaktien, Gruppe B, mit Rücksicht auf die vom Reiche und von Bayern übernommene Sicherheitsleistung zur Anlegung von Mündelgeld für geeignet zu erklären".

⁴⁵⁾ = Bekanntmachung über die Anlegung von Mündelgeld in Vorzugsaktien der Rhein-Main-Donau-AG in München vom 7. September 1922 -RGBI. Nr. 63, 1922

Während der Behandlung der obigen finanziellen und rechtlichen Fragen durch die gesetzgeben- den Körperschaften drohte die Gründung an einem neuen sehr ernsten Hintergrund zu scheitern. Im Entwurf des Konzessionsvertrages für das Unternehmen, der erst im Dezember 1921 vorlag, war bezüglich der Stromverwertung aus den Wasserkräften vorgesehen, daß die gesamte erzeugte elektrische Energie an das Bayernwerk abgegeben werden müsse; es war aber keine Sicherheit dafür geschaffen, daß das Bayernwerk als Monopol-Abnehmer eine bestimmte Strommenge beziehen müsse und dafür einen bestimmten Preis zu zahlen habe.

Gelegentlich der Beratung dieses Vertragstextes in Berlin teilte Direktor Henftling mit, daß ihm bei Bearbeitung des Gutachtens vom 7. Dezember von einer solchen einseitigen Verpflichtung des zu gründenden Unternehmens nichts bekannt gewesen sei. Ein derartiger Konzessionsvertrag gefährde eine Verwertung der Kraftwerke nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten in höchstem Maße, so daß er sich bei Aufrechterhaltung der vorgeschlagenen Fassung gezwungen sähe, den Elektrofirmen zu empfehlen, das Gutachten vom 7. Dezember zurückzuziehen.

Geheimrat Klingenberg von der AEG erklärte, daß das Gutachten unter diesen Umständen zurückgezogen würde und Direktor Dr. von Stauß von der Deutschen Bank teilte mit, daß dann eine Beschaffung von Privatkapital nicht möglich wäre.

An diese Erklärungen schlossen sich eingehende Beratungen an, bei denen Dank dem Eingreifen des bayerischen Innenministers Dr. Schweyer das von den Elektro-Sachverständigen geforderte Mindestmaß an Freiheit in der Stromverwertung durch eine abgeänderte Fassung des Konzes- sionsvertrages sichergestellt wurde. Der Rhein-Main-Donau AG wurde nämlich das Recht zugestanden, den erzeugten Strom nach Befriedigung des Bedarfes der Reichsverkehrsanstalten auch an andere Großverteiler als an das Bayernwerk abzusetzen; das Bayernwerk erhielt aber bei gleichen Bedingungen das Vorzugsrecht.

Im Laufe des Dezembers war in München in abschließenden Verhandlungen mit dem Reich und Bayern, sowie den anderen beteiligten Ländern eine Einigung über die endgültige Fassung der wichtigsten Verträge, des Gesellschaftsvertrages, des Konzessionsvertrages und der beiden Kontrollverträge erzielt worden. Nur der bauvertrag hatte noch nicht die Billigung aller Beteiligten gefunden. Vor allem waren es hier beamtenrechtliche Fragen, die den Kernpunkt der Meinungs- verschiedenheiten bildeten. Da indes dieser Vertrag für den Gründungsakt der Gesellschaft nicht von so wesentlicher Bedeutung war wie die anderen genannten Verträge, so wurde sein Abschluß auf die Zeit nach Gründung der Aktiengesellschaft zurückgestellt.

Ein Landtagsbeschluß vom 21. Dezember 1921 räumte nun die letzten Schwierigkeiten aus dem Wege, die sich hinsichtlich der Finanzierung noch ergeben hatten. Der Landtag hatte bekanntlich am 25. November 1921 die Staatsregierung als Gesamtschuldner mit dem Reich ermächtigt, die Gewährschaft für einen Mindestgewinnanteil zu 5 Prozent für die Vorzugsaktien der Gesellschaft im Nennwert von 300 Millionen PMK zu übernehmen. Es zeigte sich jetzt aber im Interesse der leichteren Unterbringung der Vorzugsaktin und zur Sicherung möglichst günstiger Bedingungen für angezeigt, daß ebenso wie die Mindestverzinsung der Vorzugsaktien, so auch die

Rückzahlung ihres Nennwertes im Falle der Auflösung der Gesellschaft durch das Reich und den bayerischen Staat als Gesamtschuldner gewährleistet werden würde. Mit rücksicht auf diese Erwägungen stellte am 16. Dezember die Staatsregierung im Landtag folgenden, die Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft betreffenden Antrag:

"Die Staatsregierung sei zu ermächtigen, als Gesamtschuldner mit dem Reiche über die im Ge- setz 46 über den Übergang der bayerischen Wasserstraßen auf das Reich vom 23. September 1921 (GVBI. Seite 489) vorgesehene Bürgschaftsübernahme hinaus die Sicherheitsleistung dafür zu übernehmen, daß die bei der Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft auszugeben- den 300 Millionen Mark Vorzugsaktien einen Mindestgewinnanteil von 5 vom Hundert für das Jahr erhalten und daß das auf diese Aktien eingezahlte Kapital bei Auflösung der Gesellschaft mit dem Nennwert der Aktien zurückgezahlt wird".

Der Staatshaushaltsausschuß hatte den Antrag genehmigt und auch in der Plenarberatung vom 21.12.1921 fand der Antrag nach kurzen darlegungen des Abgeordneten Dr. von Knilling (BVP) als Berichterstatter, sowie der Abgeordneten Neumann (SPD) und Held (BVP) Zustimmung.

Nachdem dann auch - wie bereits oben erwähnt - der Reichstag durch ein eigenes Gesetz, das am 27. Dezember 1921 verkündet worden war, eine gleiche Bürgschaft übernommen hatte, war auch das letzte Hindernis für die Gründung der Aktiengesellschaft glücklich überwunden und die Gründungsversammlung konnte auf den 30. Dezember 1921 nach München einberufen werden.

16. Der Gründungsakt und der Abschlußdes Gesellschaftsvertrages - Die Satzungen der Gesellschaft

Die Gründung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, kurz RMD-AG erfolgte am 30. Dezember 1921 vor dem Justizrat Dr. Karl Schad im Gebäude des Reichsverkehrsministeriums zu München.

Bei dem Gründungsakt vertraten:

der Staatssekretär Dr. Paul Kirschstein vom Reichsverkehrsministerium das Deutsche Reich, die Staatsminister Dr. Schweyer und Dr. Krausneck, sowie der Abgeordnete Dr. Held den Freistaat Bayern, der Ministerialdirektor Dr. Karl Rauch den Freistaat Thüringen, der Ministerialrat Balser das Land Hessen, der Oberbürgermeister von Bamberg, Adolf Wächter die Stadtgemeinden Aschaffenburg, Bamberg, Berchtesgaden, Kulmbach, München, Passau, Regensburg, Würzburg und Wertheim, der Oberbürgermeister Dr. Luppe aus Nürnberg die Städte Nürnberg, Fürth in Bayern, Erlangen und Roth bei Nürnberg, der Stadtrat Dr. Landmann aus Frankfurt am Main die Stadtgemeinden Bonn, Koblenz, Krefeld, Duisburg, Frankfurt/Main, Hanau, Köln, Neuß, Offenbach a.M., Wesel und Wiesbaden, der Oberbürgermeister Dr. Külb die Stadt Mainz, die Bankdirektoren Dr. von Stauß und Kommerzienrat Böhm die Deutsche Bank, Filiale München, Staatsbank Direktor Dr. Flamme die Bayerische Staatsbank, die Bankdirektoren Geheimer Hofrat Pöhlmann und Graf La Rosée die Bayersche Vereinsbank, der Bankdirektor Hofrat Remshard die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank.

Der Gründungsakt vollzog sich nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages und der Satzungen.

Die Vertreter der oben genannten Rechtssubjekte gaben ihre auf Gründung der Gesellschaft abzielenden Willenserklärungen ab ⁴⁷⁾.

^{46) =} Vergl. das Gesetz a.a.O.

⁴⁷⁾ = Preußen trat erst später, am 14. März 1923 der Gesellschaft bei; Vergl. S S 222

Vom Grundkapital der Gesellschaft zu 900 000 000 PMK - neunhundert Millionen Papiermark - Übernahmen die Gründer nachstehend aufgeführte Beträge:

Das Deutsche Reich
 der Staat Bayern
 das Land Thüringen
 das Land Hessen
 360 000 000 Mark Stammaktien
 212 000 000 Mark Stammaktien
 3 000 000 Mark Stammaktien
 3 000 000 Mark Stammaktien

ferner:

Terrier.	Stammaktien	Vorzugsaktion
5. Aschaffenburg	371 000	Vorzugsaktien 629 000
6. Bamberg	1 483 000	2 517 000
7. Berchtesgaden	9 000	16 000
8. Erlangen	556 000	944 000
9. Fürth/Bay	1 483 000	517 000
10. Kulmbach	19 000	31 000
11. München	741 000	1 259 000
12. Nürnberg	7 415 000	2 585 000
13. Passau	1 112 000	1 888 000
14. Regensburg	1 112 000	888 000
15. Roth b Nbg.	111 000	189 000
16. Wertheim	9 000	16 000
17. Würzburg	1 965 000	3 335 000
18. Bonn	63 000	187 000
19. Krefeld	63 000	187 000
20. Koblenz	50 000	150 000
21. Duisburg	125 000	375 000
22. Frankfurt/M	2 500 000	7 500 000
23. Köln	750 000	2 250 000
24. Mainz	1 500 000	4 500 000
25. Offenbach a.M.	375 000	1 125 000
26. Hanau	125 000	375 000
27. Neuß a.Rh.	13 000	37 000
28. Wesel	25 000	75 000
29. Wiesbaden	25 000	75 000
30. Deutsche Bank München		102 140 000
31. Bayerische Staatsbank		51 070 000
32. Bayerische Vereinsbank		51 070 000
33. Bayr. Hypotheken & Wechs	elbank	51 070 000

Die Gründer traten hierauf gemäß § 40 der - unten besprochenen - Gesellschaftssatzungen zur ersten Generalversammlung zusammen und bestellten einstimmig zu Mitgliedern des Aufsichtsrats die Herren:

Dr. Paul Kirschstein, Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium RVM; Geh. Regierungsrat Gustv Koenigs, Ministerialrat im RVM Berlin; Dr. Viktor Mahnke, Ministerialrat im Reichsfinanzministerium Berlin; Hermann Riegel, Staatsrat im bayerischen Innenministerium München; August Mader, Ministerialrat im bayerischen Finanzministerium München; Geh. Hofrat Heinrich Held, Regensburg; Dr. Konstantin von Bayer-Ehrensberg, Oberregierungsrat im Badischen Arbeitsministerium Karlsruhe; Professor Dr. Karl Rauch, Ministerialdirektor im Thüringischen Wirtschaftsministerium, Weimar; Gustav Balser, Ministerialrat im Hessischen Finanzministerium, Darmstadt; Adolf Wächter, Oberbürgermeister in Bamberg; Dr. Hermann Luppe, Oberbürgermeister in

⁴⁸⁾ = Das Land Thüringen, das nach der im Jahre 1924 vorgenommenen Umstellung des Gesellschaftskapitals der RMD-AG 450 Stammaktien des Gesellschaftskapitals innehatte, übertrug diese Stammaktien am 19. Mai 1926 an die - Aktiengesellschaft Thüringische Werke - in Weimar; diese gab am 23. August 1926 eine dem § 2 des Kontrollvertrags entsprechende verpflichtende Erklärung dahin ab, daß es die vom Lande Thüringen in dem Kontrollvertrag vom 30. Dezember 1921 und dessen Ergänzungen eingegangenen Bindungen der Stammaktionäre einhalten werde.

Nürnberg; Dr. Karl Külb, Oberbürgermeister in Mainz; Dr. Ludwig Landmann, Stadtrat in Frankfurt/Main; Dr. Emil Georg von Stauß, Direktor der Deutschen Bank, Berlin; Kommerzienrat Josef Böhm, Direktor der Deutschen Bank in Bayern; Staatsbankdirektor Kurt Flamme, Oberfinanzrat im Staatsbankdirektorium München; Geh.Hofrat Adolf Pöhlmann, Direktor der Bayerischen Vereinsbank, München; Hofrat Hans Remshard, Direktor der Bayerischen Hypotheken- & Wechselbank, München; Kommerzienrat Max Berthold, Generaldirektor in der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, vormals Schuckert & Co, Nürnberg; Baurat Dr. Carl Kölle, Direktor der Phillipp Holz- mann Ag in Frankfurt/M; Kommerzienrat Franz Woerner, Firma Sager & Woerner, München; Linus Funke, Verbandssekretär in München; Fritz Endres, Landessekretär, München. Die Gründer traten weiter gemäß § 40 des Gesellschaftsstatuts zur Bestellung des ersten Vor- stands zusammen und bestellten zunächst zu Mitgliedern des Vorstandes die Herren 49).

- 1. Dr. Josef von Graßmann, Staatsrat in München;
- 2. Theobald Henftling, Direktor in Erlangen, als stellvertretendes Vorstandsmitglied:
- Dr. Bernhard Endrucks, Eisenbahndirektor a.D München
- ⁴⁹⁾ = Durch spätere Beschlüsse wurden als bautechnisches Vorstandsmitglied der Professor an der Technischen Hochschule München, Dr. Ing. Kaspar Dantscher, und als weiteres stellvertretendes Vorstandsmitglied Ministerialrat Hermann Krenzer hinzugewählt.

Die Gründer erteilten sodann gemäß0 § 41 der Satzungen Dr. von Graßmann unter Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB die Vollmacht Änderungen und Ergänzungen der Satzung, welche nur die Fassung betreffen, mit rechtsverbindlicher Kraft für die Gesellschaft und die Aktionäre festzustellen und zu verlautbaren und beim Registergericht anzumelden.

Mit der Schilderung des Herganges der Gründung haben wir gleichzeitig auch über den wesentlichen Inhalt des Gesellschaftsvertrages berichtet.

Die "Satzungen der Rhein-Main-Donau AG" erhalten in ihrem ersten Abschnitt "Allgemeine Bestimmungen"

§ 1 berichtet über Name und Sitz der Gesellschaft. Als Gegenstand des Unternehmens bezeichnet § 2 der Satzung den Ausbau der Großschifffahrtsstraße vom Main bei Aschaffenburg über Bamberg-Nürnberg zur Donau und weiter über Regensburg bis zur Reichsgrenze bei Passau, den Ausbau der Donau zwischen Kelheim und Ulm zur Großschifffahrtsstraße, die Herstel- lung von Schiffahrtsanschlüssen nach Augsburg und München, sowie den Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken an diesen Wasserstraßen. Nach § 3 endigt die Gesellschaft mit dem Ablauf des 31. Dezember 2050. Ein zweiter Abschnitt behandelt das "Grundkapital" und die "Rechtsverhältnisse der

Ein zweiter Abschnitt behandelt das "Grundkapital" und die "Rechtsverhältnisse der Aktionäre".

Nach § 5 ist das Grundkapital der Gesellschaft auf 900 000 000 Mark (= Papiermark) festgesetzt und in 900 000 Aktien zu je 1000 Mark zerlegt ⁵⁰⁾.

Diese Aktien erscheinen in zwei Gattungen:

- A) 600 000 Stammaktien, Gruppe A, für die Übernahme durch das Reich (= heute die Bundesrepublik), Bayern, andere deutsche Länder und öffentlich-rechtliche Körperschaften vorgesehen sind;
- B) 300 000 Vorzugsaktien, Gruppe B, für die Übernahme durch öffentlich-rechtliche Körperschaf- ten, juristische oder natürliche Personen vorgesehen sind.
- ⁵⁰⁾ = Am 14. März 1923 wurde durch Beschluß der Generalversammlung das Grundkapital der Gesellschaft auf 2,1 Milliarden Papiermark erhöht und in 2 100 000 Aktien, eine jede zu 1000 Papiermark, zerlegt; die Aktien zerfielen demnach in 1 800 000 Stammaktien, Gruppe A und 300 000 Vorzugsaktien, Gruppe B. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 20. November 1924 wurde zugleich mit der Genehmigung der Goldmark-Eröffnungsbilanz das Grundkapital der Gesellschaft auf 2 700 000 Goldmark festgesetzt und in 135 000 Aktien, eine jede zu 20 Goldmark zerlegt. Die Aktien zerfallen

heute in zwei Gattungen: 90 000 Stammaktien, Gruppe A und 45 000 Vorzugsaktien, Gruppe B.

Nach § 7 berechtigen diese Vorzugsaktien zum Bezuge einer Vordividende bis zu 7 Prozent.

Der Bezug einer Vordividende von 5 Prozent ist vom Reich und Bayern gewährleistet, so lange und soweit nicht Bauzinsen in gleicher Höhe bezahlt werden ⁵¹⁾.

⁵¹⁾ = Durch Beschluß der Generalversammlung vom 20. November 1923 erfuhr §7 folgende Ergänzung: "Die Stammaktien der Gruppe A gewähren bei der Abstimmung in alle Fällen dreifaches Stimmrecht gegenüber den Vorzugsaktien Gruppe B.

Es ist ferner bestimmt, daß während der Bauzeit jeweils 6 Jahre lang von einer Einzahlung auf das Aktienkapital der Gruppe B ab, jedoch höchstens bis 31. Dezember 1950 Bauzinsen in Höhe von 5 Prozent des jeweils einbezahlten Betrags an die Vorzugsaktionäre, Gruppe B gewährt werden sollen.

§ 7 gibt der Gesellschaft auch das Recht die Vorzugsaktien nach Ablauf von 6 bzw. 15 Jahren seit Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister jederzeit ganz oder teilweise unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist zum Kurse von 110 bzw. 115 Prozent einzuziehen.

Nach §10 sind auf jede der 900 000 Aktien vor der Eintragung der Gesellschaft ins Handelsregis- ter 25 Prozent des Nennbetrages bar einzuzahlen. Die Einforderungen der weiteren Einzahlungen hat auf Beschluß des Aufsichtsrats durch den Vorstand zu geschehen.

§13 bestimmt, daß das Aktinkapital durch Beschluß der Generalversammlung erhöht werden kann.

Nach §15 ist die Aktiengesellschaft berechtigt Teilverschuldverschreibungen herauszugeben. Die Bedingungen für Begebung, Verzinsung und Rückzahlung hat der Aufsichtsrat festzusetzen; ebenso steht ihm auch die Beschlußfassung über Ausgabe der ersten 600 000 000 Mark (PMK) Teilschuldverschreibungen zu. Im übrigen hat jedoch über die Ausgabe von Teilschuldverschreibungen die Generalversammlung zu beschließen.

Der dritte Abschnitt der Gesellschaftssatzungen beschäftigt sich mit der "Verwaltung" der Gesellschaft. Die Verwaltung erfolgt nach §16 durch:

- a) den Vorstand.
- b) den Aufsichtsrat.
- c) der General (= Haupt-)-versammlung.

Nach §17 sind die ordentlichen und die stellvertretenden Mitglieder des Vorstandes durch den Aufsichtsrat zu ernennen und abzuberufen.

Dem Aufsichtsrat obliegt ferner die Bestimmung der Anzahl von Mitgliedern des Vorstandes, die Festsetzung der Amtsdauer sowie die Höhe der Besoldung und anderer Vertragsbedingungen.

§18 sieht für den Fall, daß der Vorstand aus mehreren Mitgliedern bestehen würde, zu Willenser- klärungen, insbesondere zur Zeichnung des Vorstandes für die Gesellschaft, die Mitwirkung zweier Vorstandsmitglieder oder eines Vorstandsmitglieds und eines Prokuristen vor.

Jedoch soll es dem Vorstand unbenommen bleiben, einzelnen Mitgliedern des Vorstandes die Befugnis zu erteilen, die Gesellschaft allein zu vertreten.

§19 trifft Bestimmungen über die Bestellung von Prokuristen und Bevollmächtigten.

Hinsichtlich des Aufsichtsrates bestimmt sodann §21 die Wahl desselben durch die Generalver- sammlung. Die Mindestzahl der Aufsichtsratsmitglieder ist auf 12 festgesetzt.

Nach einer Reihe von besonderen Bestimmungen über die Wahl sowie über die Wahl des Aufsichtsratsvorsitzenden und seiner Stellvertreter durch den Aufsichtsrat beschäftigt sich §23 mit der Einberufung des Aufsichtsrates, mit der Niederschrift über die Sitzungen desselben, mit seiner Beschlußfähigkeit und mit der Beschlußfassung.

§24 zählt all` die Gegenstände auf, über die der Aufsichtsrat unbekümmert der ihm sonst durch Gesetz oder Satzungen zugewiesenen Rechte und Pflichten zu beschließen hat. Beispielweise sei hier erwähnt, daß der Aufsichtsrat nach §24 Beschluß zu fassen hat: über den Bau- und Wirtschaftsplan für einen von ihm zu bestimmenden Bau und Zeitabschnitt, über die Ausführung von Bauentwürfen, über Erwerb, Veräußerung und Belastungen von Grundstücken, Anlagen und Konzessionen im Werte von mehr als 1 Million Mark, über Erwerb, Veräußerung sowie Verpfändung und Löschung von Hypotheken- und Grundschulden im Werte von mehr als 1 000 000 Mark usw.

§25 befaßt sich mit dem Recht des Aufsichtsrates Ausschüsse zu bilden. An Ausschüssen ist hier insbesondere vorgesehen: ein Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß, ein bautechnischer, sowie ein elektrowirtschaftlicher Ausschuß.

Wichtig ist hier auch noch die Bestimmung des §27, nach welcher zu den Sitzungen des Auf- sichtsrats und seiner Ausschüsse das Reich, Bayern und Baden Beauftragte ohne Stimmrecht entsenden kann.

Die Einberufung der Generalversammlung erfolgt nach 329 durch den Vorstand oder den Auf- sichtsrat. Der Zweck der Generalversammlung ist bei der Einberufung bekannt zu machen.

Nach §30 gewährt jede Aktie 1 Stimme ⁵²⁾. Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächti- gten auf Grund einer schriftlichen Vollmacht ausgeübt werden.

⁵²⁾ = Durch Beschluß der Generalversammlung vom 20. November 1924 geändert in: "Jede Stammaktie, Gruppe A gewährt drei Stimmen; jede Vorzugsaktie, Gruppe B gewährt eine Stimme".

In den ersten 6 Monaten eines jeden Geschäftsjahres muß nach §31 die ordentliche Generalversammlung stattfinden.

In dieser hat zu erfolgen:

- 1. die Erstattung des Berichts des Vorstandes und des Aufsichtsrates über die Verhältnisse der Gesellschaft und über die Ergebnisse des verflossenen Geschäftsjahres nebst dem Berichte des Aufsichtsrates über die Prüfung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung.
- 2. Die Feststellung der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung für das verflossene Gesschäftsjahr;
- 3. Die Entlastung des Vorstandes und des Aufsichtsrats.
- 4. Die Beschlußfassung über die Gewinnverteilung;
- 5. Soweit erforderlich die Wahl von Aufsichtsratmitgliedern;
- 6. Die Beschlußfassung über etwaige sonstige rechtzeitig angekündigte Verhandlungsgegenstände.

Es folgen hierauf einige Bestimmungen über den Vorsitz der Generalversammlung, über die Behandlung der Tagesordnung, über die Art und Weise der Abstimmung, sowie über die bei den einzelnen Beschlüssen erforderlichen Mehrheiten.

Nach §34 bedarf es insbesondere eine Stimmenmehrheit, die mindestens drei Viertel des bei der Beschlußfassung vertretenden Grundkapitals umfassen muß, nur bei Beschlüssen über:

- Auflösung der Gesellschaft,
- 2. Verwertung und Übertragung des Vermögens der Gesellschaft im Ganzen,
- 3. Vereinigung des Vermögens mit dem einer anderen Gesellschaft,
- 4. Herabsetzung des Grundkapitals,
- 5. Nachgründungen (§§ 207 und 208 Handels-Gesetzbuch)
- 6. Abänderung der Satzungen, soweit sie nicht lediglich die Fassung betreffen, vorbehaltlich der Bestimmungen des §33, Abs. II.

Der vierte Abschnitt enthält Bestimmungen über die Bilanz, die Gewinnverteilung und über den Reservefonds.

§35 bestimmt: "das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr" und trifft sodann Anordnungen hinsichtlich der Aufstellung der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, sowie hinsichtlich eines Berichts an den Aufsichtsrat über den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft.

Nach 336 ist der nach der Bilanz sich ergebende Reingewinn zu verwenden:

- 1. zur Bildung eines Reservefonds gemäß § 262 Ziffer 1 HGB.
- 2. zur Bildung von Rücklagen in der Höhe, daß spätestens bei Ablauf der Erlaubnisdauer (= Konzessionsdauer) die Vorzugsaktien, Gruppe B, zum Nennwert zurückgezahlt werden können,
- 3. zur Ausschüttung einer Dividende bis zu 7 Prozent auf die Vorzugsaktien, Gruppe B,
- 4. zur Erstattung der vom Reich und Bayern gemäß ihrer Bürgschaftsübernahme geleisteten Zahlungen,
- 5. zur Bildung von Rücklagen in der Höhe, daß spätestens bei Ablauf der Erlaubnisdauer die Stammaktien, Gruppe A, zum Nennwerte zurückgezahlt werden können,
- 6. Zur Ausschüttung einer Dividende bis zu 4 Prozent auf die Stammaktien, Gruppe A.

Der hiernach verbleibende Reingewinn ist zur Förderung der weiteren Aufgaben der Gesellschaft, insbesondere zum weiteren Ausbau der Großschifffahrtsstraße, bis zu deren Fertigstellung bereitzustellen und bis zu seiner Verwendung nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten.

Ein fünfter Abschnitt regelt die "Auflösung der Gesellschaft".

Nach §38 hat die Gesellschaft, wenn die ihr vom Reiche, von Bayern und Baden erteilte Erlaubnis zur Wasserbenützung erlöschen würde (nach 100 Jahren !), eine außerordentliche Generalver- sammlung zur Frage der Auflösung der Gesellschaft einzuberufen.

Es folgt dann eine genaue Regelung der Liquidation der Gesellschaft. Die für Zwecke der Dek- kung der Vorzugsaktien, Gruppe B nach Ablauf der Erlaubnisdauer bestimmten Rücklagen waren im Falle der Liquidation, soweit dieser Fonds nach Deckung der Verbindlichkeiten überhaupt noch bestehen würde, auf die Vorzugsaktien der Gruppe B gemäß § 7 zu verteilen.

Ein weiterer verbleibender Liquidationserlös ist zu verwenden:

- 1. zur vollständigen Deckung der Vorzugsaktien, Gruppe B,
- 2. zur Deckung der Stammaktien, Gruppe A,
- 3. zur gleichmäßigen Verteilung auf alle Aktien.

Die Übergangsbestimmungen endlich sind im 6. Abschnitt beredet. §39 setzt den Beginn des ersten Geschäftsjahres auf das Datum der Eintragung der

Gesellschaft in das Handelsregister und seine Erledigung auf den 31. Dezember 1922 fest.

Nach §40 haben die Gründer sofort Errichtung der Gesellschaft zur ersten Generalversammlung zusammenzutreten und den Aufsichtsrat zu wählen. Die Aufsichtsratmitglieder haben im Anschluß an ihre Wahl den Vorsitzenden und seinen Stellvertreter zu wählen.

Wir brauchen hier auf diese Bestimmungen nicht mehr näher einzugehen, da wir oben bei der Schilderung des Gründungsaktes der AG bereits das Nötige gesagt haben.

17. Der Abschluß des Konzessionsvertrages, der beiden Kontrollverträge und der Garantieverträge.

Zugleich mit dem Gesellschaftsvertrag wurden am Gründungstag auch noch der Konzessionsvertrag, zwei Kontrollverträge und vier Garantieverträge zum Abschlußgebracht.

I. Der Konzessionsvertrag

Der Konzessionsvertrag oder eie er offiziell hieß, der "Vertrag zwischen dem Reiche, Bayern, Baden und der Rhein-Main-Donau AG über die Durchführung der Großschifffahrtsstraße Aschaf- fenburg - Passau-Grenze und Kelheim - Ulm und die Ausnützung der Wasserkräfte" regelt hauptsächlich Übertragung der Aufgabe an die Rhein-Main-Donau AG, die Großschifffahrtsstraße zu erstellen.

Über die wichtigsten Bestimmungen des Vertrages ist folgendes zu sagen: Kapitel 1 des Vertrages beschäftigt sich zunächst mit der Schiffahrtstraße im Allgemeinen:

Zu Ziffer 1):

"Die Rhein-Main-Donau AG übernimmt die Verpflichtung, die Großschifffahrtsstraße Aschaffen- burg-Reichsgrenze bei Passau gemäß den in Ziffer 4-14 des Main-Donau-Vertrages vom 13. Juni 1921 enthaltenen Bestimmungen auszubauen. Mit Zustimmung der Vertragsteile kann auch der Ausbau der Oberen Donau und der Anschluß von Augsburg und München in das Unternehmen einbezogen werden.

Aus den erwähnten Ziffern 4-14 des Main-Donau-Vertrages ergibt sich unter anderem, daß der Gesellschaft das Recht zusteht, Hochspannungsleitungen für die Fortleitung des Stromes aus den Wasserkraftanlagen herzustellen".

Zu Ziffer 2):

"Das Reich überträgt nach Eintragung der Rhein-Main-Donau AG in das Handelsregister die von ihm im Zusammenhang mit den Bauten am Main und an der Donau erworbenen Werte gegen Ersatz der Selbstkosten an die Gesellschaft, die zur Übernahme verpflichtet ist.

Die Gesellschaft tritt in die durch begonnene Strombauten bis dahin begründeten Rechte und Pflichten des Reiches ein und übernimmt die Befriedigung der etwa von Dritten wegen der Aus- führung an das Reich erhobenen Ansprüche. Die regelung der Einzelheiten, insbesondere die Festsetzung des Zeitpunktes der Übertragung, sowie die Regelung der grundbuchrechtlichen Ver- hältnisse bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten".

Zu Ziffer 3):

"Die Rhein-Main-Donau AG verpflichtet sich, die Schiffahrtsanlagen nach Fertigstellung mit allen der Schiffahrt dienenden Einrichtungen, wie Wehre, Schleusen usw. - jedoch ohne die Wasserkraftanlagen - unentgeltlich auf das Reich zu übertragen, das dann die Schiffahrtstraße zu unterhalten und zu betreiben hat.

Das Reich hat das Recht, sobald ein Teilstück der Wasserstraße ausgebaut oder fertiggestellt ist, dieses zu übernehmen. Die Gesellschaft kann die Übernahme durch das Reich verlangen, sobald ein Verkehrsabschnitt fertiggestellt ist.

Von der Übernahme ab trägt das Reich die Kosten für Betrieb und Unterhaltung der neuen Schiff fahrtsanlagen einschließlich der Wehranlagen, während die Unterhaltung der nicht der Schifffahrt dienenden Kraftwerkskanäle dagegen Sache der Rhein-Main-Donau AG bleibt.

Nach Fertigstellung des Lechzubringers (= projektierter Zuleitkanal von Wasser aus dem Lech bei Augsburg in die damalige Scheitelhaltung des RMD-Kanals bei Stepperg - Anm.) Sollen die Kosten seiner Unterhaltung zwischen dem Reiche und der Rhein-Main-Donau AG mit Rücksicht darauf, daß dieses Bauwerk den Belangen der Schifffahrt und der Kraftgewinnung dient, in billiger Weise nach Maßgabe dieser Belange verteilt werden. Falls eine nähere Vereinbarung hierüber nicht zustande kommen soll, ist die Entscheidung durch ein Schiedsgericht vorgesehen".

Kapitel II des Vertrages befaßte sich mit den Wasserkräften, die im Zuge der Großschifffahrts- straße ausgebaut werden sollen und enthält hierüber folgende Bestimmungen:

Zu Ziffer 4):

"Das Reich und Bayern sollen, vorbehaltlich des hierzu erforderlichen wasserpolizeilichen Verfah- rens, dafür Sorge tragen, daß der Gesellschaft die Erlaubnis zur Benutzung des Wassers und des Flußbetts des Mains von Aschaffenburg bis Bamberg und der bayerischen Donau, ferner der sonstigen zur Durchführung des gesamten Unternehmens benötigten Flußläufe, besonders des Lechs von der Mündung des Unterwasserkanals des Kraftwerkes Meitingen ab zur Ausnutzung der Wasserkräfte nach dem im Einverständnis mit dem Reichsverkehrsministerium und dem bay- erischen Ministerium des Innern zu erstellenden Plänen erteilt werden.

Die Erlaubnis für die Lechstrecke soll jedoch nur insoweit erteilt werden, als sie für die Großschiff- fahrtsstraße und deren Kraftanlagen technisch und wirtschaftlich notwendig ist.

Aufgabe der Gesellschaft ist es jeweils, rechtzeitig die zur Erlangung der Erlaubnis der Wasserbe- nutzung, sowie der wasser-, bau- und gewerbepolizeilichen Genehmigungen erforderlichen Schritte zu unternehmen. Das Reich und Bayern werden hierbei der Gesellschaft jede Unterstüt- zung und Erleichterung gewähren. Die Übertragung der Rechte aus der Erlaubnis durch die Rhein-Main-Donau AG auf andere Unter- nehmen kann nur mit Zustimmung des Reiches (Reichsverkehrsministerium) und des Freistaates Bayern erfolgen. Dies gilt auch für

Zu Ziffer 5):

Übertragungen auf Tochtergesellschaften".

Die Dauer der Erlaubnis erstreckt sich auf hundert Jahre, beginnend mit der ganzen oder teilweisen Inbetriebnahme des einzelnen Werkes. Sie wird für die ersten Werke bis Ablauf der Erlaubniszeit für die später errichteten Werke verlängert und endet für alle Werke spätestens am 31. Dezember des Jahres 2050.

Zu Ziffer 6):

Für die Benutzung der Wasserkräfte ist weder an das Reich noch an Bayern ein über diesen Ver- trag hinausgehendedes Entgelt zu leisten.

Zu Ziffer 7):

Die mit den Wasserkräften erzeugte Energie soll grundsätzlich zunächst im Lande ihrer Erzeugung verwertet werden.

In Baden hat die Gesellschaft eine den badischen Mainwasserkräften entsprechende Menge Energie unter den gleichen Bedingungen abzugeben, wie unter gleichen Verhältnissen bei der Abgabe in Bayern.

Ziffer 8 befasst sich hauptsächlich mit der Verwertung der Energien aus den Kraftwerken und dem Verhältnis der RMD-AG zum Bayernwerk ⁵³⁾ und bestimmt u.a. Hierüber: a) Die in den Kraftwerken der Rhein-Main-Donau AG erzeugte Energie ist nach Befriedigung des Eigenbedarfs und des Bedarfs der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße - unbeschadet der Ziffer 7, Satz 2 und ff. - in erster Linie für die Zwecke der Reichsverkehrsanstalten abzugeben, die nicht ungünstiger sein dürfen, als bei der Abgabe von Energie an andere Großverbraucher unter gleichwertigen Verhältnissen und unter Berücksichtigung etwaiger Sonderaufwendungen der Rhein-Main-Donau AG für diesen Zweck.

- b) Die Rhein-Main-Donau AG wird die nach Befriedigung der Bedürfnisse unter a) verfügbare Energie unbeschadet der Ziffer 7 vorzugsweise der Bayernwerk und den bayerischen Groß-Stromverteilern zur Verfügung stellen. Voraussetzung hierbei ist, daß diese Abnehmer in der Lage und bereit sind, die Energie zu Bedingungen abzunehmen, die den Verhältnissen der Rhein-Main-Donau-AG Rechnung tragen. Bei gleichwertigen Bedingungen hat das Bayernwerk gegenüber den Großverteilern den Vorzug.
- c) Die Ausfuhr der noch verbleibenden Energie aus den in den einzelnen Ländern gelegenen E zeugungsstellen aus den Ländern ist nur mit Genehmigung des betreffenden Landes zulässig.

Die genehmigung zur Ausfuhr darf nur dann versagt werden, wenn der Absatz der Energie im Erzeugungsland mindestens zu denselben Bedingungen gesichert ist, wie sie beim Absatz in den Nachbarländern erzielt werden könnte.

Hinsichtlich der Verwertung der Wasserkräfte, für die die Erlaubnis nach Ziffer 4 erst später erteilt wird, bleiben besondere Vereinbarungen vorbehalten. ⁵³⁾ Vergl. Entstehungsgeschichte der Ziffe 8 (Seite)

Nach Ablauf der Erlaubniszeit ist die Rhein-Main-Donau AG (nach Ziffer 9) verpflichtet, die Was- serkraftwerke mit allem Zubehör und mit den der Unterhaltung und dem Betriebe dienenden Grundsücken und Rechten in gutem baulichen und vollkommen betriebsfähigen Zustand unentgelt- lich und lastenfrei auf ihre Kosten auf das Reich und falls dieses die Übernahme ablehnen würde, auf die örtlich beteiligten Länder zu übertragen.

Ziffer 10, 11 und 12 regeln die Übernahme der nicht auf Wasserkraft beruhenden Energieerzeu- gungsanlagen oder Beteiligungen an solchen Unternehmungen durch das Reich und die Länder nach Ablauf der Erlaubniszeit durch die Gesellschaft.

Ziffer 13 bestimmt, daß die Gesellschaft die Wasserkraft- und sonstigen Elektrizitätserzeugungslagen oder Beteiligungen nur mit Zustimmung des Reiches und der in Betracht kommenden Länder veräußern darf.

Ziffer 14 gibt der Gesellschaft das Recht, in etwaige Monopole oder Privilegien einzutreten, die das Reich für die Schiffahrtsstraße Dritten verleihen würde..

Ziffer 15 berechtigen Reich und Bayern, der Gesellschaft angemessene Fristen für die Ausführung der Bauabschnitte zu setzen.

Ziffer 16 bestimmt:

Sollte die Rhein-Main-Donau AG ihren durch den gegenwärtigen Vertrag begründeten Verpflichtungen, insbesondere der Einhaltung der gesetzten Fristen nach Ziffer 15 trotz wiederholter Mah- nung infolge des Verschuldens ihrer Organe nicht nachkommen können, so sind das Reich und Bayern, soweit sie nicht ein Mitverschulden trifft, berechtigt, unter Zurücknahme der Erlaubnis zur Wasserkraftbenutzung das ganze Unternehmen unter ihre Verwaltung zu bringen und das Ver- mögen der Rhein-Main-Donau AG als ganzes zu übernehmen.

Dasselbe hat u.a. auch Geltung, wenn die Rhein-Main-Donau AG ohne Verschulden ihrer Organe die zur Ausführung des Unternehmens erforderlichen Mittel nicht zu beschaffen vermag.

Das Übernahmerecht kann zunächst vom Reiche und dem Lande Bayern, dann vom Reiche allein und schließlich vom Lande Bayern allein mit der Maßgabe ausgeübt werden, daß das Reich die Beteiligung des Landes Bayern nicht ablehnen kann und daß Bayern sein Recht öffentlich-rechtlichen Selbstverwaltungskörpern oder Gesellschaften, an denen es beteiligt ist, abtreten kann.

Über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Übernahmerecht soll nach Anhörung des Landes Bayern der Reichsverkehrsminister entscheiden, gegen dessen Spruch jeder Beteiligte das Schiedsgericht anrufen kann.

In Ziffer 17 ist vorgesehen, daß über Streitigkeiten aus dem Konzessionsvertrag zunächst der Reichsverkehrsminister entscheidet. Jeder der Beteiligten kann aber nachher innerhalb 2 Monaten eine endgültige Entscheidung durch ein Schiedsgericht, bestehend aus 5 Mitgliedern verlangen.

Der Konzessionsvertrag wurde am 17. März 1922 notariell beurkundet.

II. Die beiden Kontrollverträge.

Weiter wurden am 30. Dezember 1921 noch zwei Kontrollverträge, nämlich ein Kontrollvertrag zwischen der Reichsregierung und der bayerischen Regierung einerseits und dem Verband der interessierten Banken andererseits und den beteiligten Länderregierungen abgeschlossen, die hauptsächlich Bestimmungen über die Zusammensetzung und Abstimmung des Aufsichtsrats

und über Bindungen der Reichsvertreter enthielten und Richtlinien aufstellten, die bei der Ver- waltung der Aktiengesellschaft, bei Kapitalserhöhungen, bei Ausgabe und Tilgung von Schuldverschreibungen und Aktien usw. zu beachten waren.

Da diese Verträge im wesentlichen vertraulicher Natur sind, kann nur kurz und auszugsweise über sie berichtet werden.

Nach dem Kontrollvertrag 1 ("Abkommen zwischen dem Deutschen Reich, der bayerischen Staats- regierung und dem Verband der interessierten Banken, vertreten durch die Deutsche Bank, zum Zwecke des gemeinsamen Vorgehens bezüglich der Verwaltung der Rhein-Main-Donau-AG") ist vorgesehen, daß ein gewisser Prozentsatz des Aufsichtsrats aus vom Reich und Bayern vorgeschlagenen Personen bestehen soll und auch noch andere am Aktienkapital beteiligte Län- der und außerbayrische Städte ihrem gezeichneten Aktienkapital entsprechend im Aufsichtsrat vertreten sein sollen. Um eine Gewähr für eine Geschäfzsführung nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu schaf- fen, soll mindestens die Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft der Privatwirtwirtschaft angehören.

Eine Erhöhung des Aktienkapitals oder Änderungen der Rechte der Vorzugsaktionäre betreffenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages kann nur im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsschließenden beschlossen werden.

Dem Vorstand der Gesellschaft hat ferner ein kaufmännisch gebildetes Mitglied anzugehören, dessen Wahl im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsschließenden erfolgen soll.

Der Kontrollvertrag II ("Vereinbarungzwischen der Reichsregierung, der bayerischen, der badi- schen, der thüringischen und der hessischen Regierung ⁵⁴⁾ zur Durchführung ihrer Absichten in Ergänzungdes Vertrags über die Ausführung der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße vom 13. Juni 1921 (= Main-Donau-Vertrag), sowie der Satzungen der Rhein-Main-Donau-AG bestimmt, u.a., daß der Aufsichtsrat mindestens 11 Vertreter der Reichsregierung, 8 Vertreter der bayerischen Re- gierung, je 1 Vertreter der badischen, thüringischen und hessischen regierung und der Großstädte, 9 Vertreter der öffentlichrechtlichen Selbstverwaltungskörper der Länder, 25 Vertreter der Elektrizitätswirtschaft, der Elektro- und sonstigen Industrie, 5 Vertreter der Schiffahrt, 3 Vertreter der Landwirtschaft und 4 Vertreter der Arbeiterschaft enthalten solle. Der Bildung von Tochtergesellschaften kann nur im gegenseitigen Einvernehmen zugestimmt werden.

Bei Bemessung der Strompreise ist auf die Beschaffung der Mittel für den weiteren Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße Rücksicht zu nehmen. Bei Übernahme der Main-Wasserkräfte durch den bayerischen Staat hat sich dieser wegen der badischen Wasserkräfte mit Baden auseinanderzusetzen.

Die Genehmigung zur Ausfuhr elektrischen Stromes kann Bayern nur dann versagen, wenn der Absatz in Bayern mindesten zu den gleichen Bedingungen gesichert wäre wie bei einem Absatz in den Nachbarländern.

⁵⁴⁾ Später, nämlich am 14.März 1923 trat auch die preußische Regierung diesem Vertrage bei; vergl unten S.

Der Reichsverkehrsminister kann die Linienführung vorbehaltlich des Einverständnisses der Rhein-Main-Donau AG nur im Einvernehmen mit der bayerischen Regierung feststellen.

III. Die Garantieverträge

Endlich kamen noch am 30. Dezember 1921 zwischen dem Deutschen Reich, dem Freistaate Bayern und der Rhein-Main-Donau-AG Verträge über die Gewähr für Vorzugsaktien und Teilschuldverschreibungen der Rhein-Main-Donau-AG vom Jahre 1922, sowie Rückbürgschaftsverträge zwischen Reich und Bayern zustande. Diese bestimmen im wesentlichen, daß das Deutsche Reich und der Freistaat Bayern:

- 1. die gesamtschuldnerische Gewähr übernehmen, daß die Inhaber der 300.000 Vorzugsaktien zu je 1.000 Papiermark, der Rhein-Main-Donau-AG mindestens 5 Prozent Bauzinsen oder Dividende und bei Auflösung der Gesellschaft Rückzahlung zum Nennwert erhalten.
- 2. die gesamtschuldnerische Bürgschaft für Kapital und Zinsen der Teilschuldverschreibungen von 1922 bis zum Nennbetrag von 600.000 Papiermark übernehmen
- 3. bei Inanspruchnahme der Bürgschaft vom Reiche 360/568 und von Bayern 208/568 getragen werden.

So war nach jahrelangen Vorarbeiten endlich die Gründung der Gesellschaft zustande gekommen.

Wenn man bedenkt, welch große Hemmnisse, sei es wirtschaftlicher oder politischer Art sich immer wieder der Gründung entgegengestellt haben, so kann man wohl am besten die Tatkraft und den Unternehmungsgeist der Männer würdigen, die in vereinter, unverzagter Arbeit das Werk zur Gründung führten.

Ein großes Unternehmen, dem ganzen deutschen Volke zu dienen, harrte nunmehr seiner endgültigen Inangriffnahme.

§ 11. Die Arbeiten der Rhein-Main-Donau-AG

1. Das Unternehmen kurz nach seiner Gündung.

Die Finanzgebarung des jungen Unternehmens, das am 5. Januar in das Handelsrgister einge- tragen worden war, gestaltete sich zunächst ganz programmäßig ¹⁾. Die geforderten 25 Prozent des 900 Millionen Papiermark betragenden Aktienkapitals wurden bei der Gründung einbezahlt.

Mit dem Bankkonsortium, das bei der Gründung alle nicht von öffentlichen Körperschaften gezeich- neten Vorzugsaktien im Betrage von nominell 255.350.000 Papiermark übernommen hatte ²⁾, wur- de am 2. Januar 1922 ein Vertrag abgeschlossen, wonach das Bankkonsortium zunächst die Unterbringung von nominell 300.000.000 Papiermark in Teilschuldverschreibungen oder in Handdar- lehen zu 5 Prozent garantierte. Diese Anleihe sollte zur Verstärkung der aus dem Aktienkapital für die Bauten zur Verfügung stehenden Mittel dienen. Schon kurz nach Vertragsabschluß übte jedoch das Bankkonsortium die Option auf weitere nominell 300.000.000 Papiermark Teilschuldver- schreibungen oder Handdarlehen auis, sodaß nunmehr der Gesamtbetrag der auszugebenden fünfprozentigen Anleihe 600.000.000 Papiermark ausmachte.

²⁾ = Diesem Konsortium gehörten an die Deutsche Bank-Filiale München - die im Betrag von 102.140.000 PMK. Vorzugsaktien übernahm, ferner die Bayerische Staatsbank, die Bayerische Vereinsbank und die Bayerische Hypotheken - und Wechselbank, die sich mit je 51.070.000 PMK. an der Zeichnung der Vorzugsaktien beteiligten.

¹⁾ Vergl. den Tätigkeitsbericht der Aktiengesellschaft vom 14.Juni 1922 und den Bericht des Vorstandes über das 1.Geschäftsjahr vom März 1923

Die Emission der Vorzugsaktien und der Anteile, zu deren Ausgabe das Handelsministerium am 16. Januar 1922 im Einverständnis mit den Staatsministerien der Justiz, der Finanzen und des Innern gemäß § 795 Abs. 1 und 2 des BGB und § 9 der Zuständigkeitsverordnung vom 24. De- zember 1899 in Verbindung mit § 2 der Verordnung vom 3. April 1919 die Genehmigung erteilt hatte, erfolgte in der letzten Januarwoche 1922 und endigte mit einer Überzeichnung.

Von dem Gesamtbetrag der Anleihe wurden nominell 323.050.000 Papiermark in Teilschuldverschreibungen 276.950.000 Papiermark in Handdarlehen ausgegeben.

Die Überzeichnung des genehmigten Betrages machte eine neue ministerielle Genehmigung erforderlich, die am 21. März 1922 erteilt wurde.

Natürlich wurden die gesamten einlaufenden Gelder nicht sofort benötigt und man war genötigt, diese irgendwie sicher und zinstragend anzulegen. Es wurde daher der Erlös aus den mit 25 Prozent einbezahlten Stammaktien und aus den ebenfalls mit 25 Prozent einbezahlten Vorzugsaktien der öffentlichen Körperschaften, sowie der Erlös aus den zur Zeichnung aufgelegten und voll bezahlten Vorzugsaktien, Teilschuldverschreibungen und Handdarlehen zum Teil bei der Reichs- Kredit- und Kontrollstelle GmbH in Berlin, und zum Teil bei dem Bankkonsortium, welches die Emission übernommen hatte, untergebracht.

Mit den verfügbaren Mittel, nämlich mit einem Gesamtkapital von 1,5 Milliarden Papiermark (900 Millionen Aktienkapital und 600 Millionen Schuldverschreibungen) hatte die Gesellschaft zu arbeiten und die ihr gesetzten Ziele zu verfolgen.

Nach diesem Überblick über die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens haben wir uns mit den von der Gesellschaft auszuführenden Bauarbeiten, welche zum Teil schon vor deren Gründung begonnen worden waren, zu beschäftigen.

Die Gesellschaft übernahm die vor ihrer Gründung auf Rechnung des Reiches und des Landes Bayern begonnenen Arbeiten am Main und der Donau und führte sie fort ³⁾.

³⁾ = Vergl. Bericht des Vorstandes über das erste Geschäftsjahr bis 31.Dezember 1922-Am Main war bereits im Frühjahr 1921 die Staustufe Viereth in Angriff genommen worden, da sich die Wasserstraßenverwaltung mit Rücksicht auf das baufällig gewordene, oberhalb gelegene Bischberger Wehr entschieden hatte, anstelle einer Reparatur des alten Wehres gleich die neue Stufe auszuführen. Daneben hatte man sich auch bereits seit dem Spätherbst 1921 mit Bauarbeiten an der Unteren Mainmühle befaßt.

Gleich nach Gründung der Gesellschaft ging man daran, diese Arbeiten fortzusetzen und widmete sich der Bearbeitung baureifer Entwürfe für die außer Viereth vorgesehenen weiteren drei Mainstufen: Aschaffenburg-Obernau, Kleinwallstadt und Erlabrunn.

Hinsichtlich der Arbeiten an der Donau ist festzustellen, daß man vor Gründung der Gesellschaft mit der Niederwasserregulierung auf der Donaustrecke Regensburg - Vilshofen begonnen und vor allem Versuche mit den in Aussicht genommenen Regulierungsmethoden unternommen hatte.

Diese Arbeiten führte die Gesellschaft ebenfalls weiter und übernahm die anläßlich der Regulie- rungsarbeiten angelegten Steinbrüche bei Demling und Deggendorf. In der ersten Zeit nach Gründung der Gesellschaft beschäftigte man sich hier insbesondere mit der Erstellung eines baureifen Entwurfes für das Kachlet bei Passau.

Neben der Fortführung der laufenden Arbeit und neben der Ausarbeitung baureifer Entwürfe wid- mete man sich auch der Lösung rein organisatorischer Fragen, die die Ausscheidung der einzelnen Kompetenzen innerhalb der Gesellschaft betrafen.

So wandten sich am 18. Februar 1922 der Vorstand und der Wirtschafts- und Verwaltungsaus- schuß an den Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft und brachten einen Antrag ein, der sich neben der Feststellung des Bauplans vor allem mit der Ausscheidung der Zuständig- keitenzwischen dem Aufsichtsrat und seinen

Ausschüssen, sowie mit der Übertragung einzelner Befugnisse auf die Vorsitzenden des Aufsichtsrates und auf den Vorstand befaßte ⁴⁾.

2. Der Bauplan und die Finanzpläne vom Beginn des Jahres 1922.

Inzwischen hatte man auch einen Ausführlichen Bauplan ausgearbeitet, der in den Monaten Februar und März die einzelnen Ausschüsse beschäftigte.

Dieser Bauplan zerfiel in drei Bauprogramme (Bauprogramm I, Bauprogramm II und Bauprogramm

III) und enthielt die projektierten Arbeiten für die Jahre 1922 bis 1927. In diesem Zeitraum sollten nach dem Bauplan ausgeführt werden: die Kachletstufe, die Niedrigwasserregulierung der Donau, die Kraftwerke Viereth, Obernau, Kleinwallstadt, Wörth am Main, Mainmühle (Bauprogramm I): Heubach, Freudenberg, Haßloch, (Bauprogramm II) Bettingen, Rothenfels, Steinbach am Main, Harrbach, Himmelstadt und Erlabrunn (Bauprogramm III).

Zur besseren Übersicht lassen wir die Aufstellung des Bauplans folgen:

Bauplan:

<u>Anlage</u>		1922	1923	1924	1925	1926	1927	
Kachletstufe		X1	X1	X1	X	1	X1	
Niederwasserreg.	Χ	(1	X1	X1	>	< 1	X1	X1
Viereth		X1	X1	X1				
<u>Obernau</u>	X1	X1	X1	X	<u>(1</u>			
<u>Kleinwallstadt</u>		X1	X1		X1	X1		
Wörth a Main		X1	X1		X1	X1		
<u>Mainmühle</u>	X1							
<u>Verwaltungsgebäude</u>	X1	X1						
Großheubach		X2	X2	X2	X2	<u> </u>		
<u>Freudenberg</u>	X2	X2	X2		X2			
Hasloch	Х3	Х3	X3		Х3	X3		
<u>Bettingen</u>		Х3	Х3	X	3	Х3	X3	
Rothenfels		X3	3 X3		Х3	Х3		
Steinbach a Main		Х3	Х3	X	3	X3		
<u>Harrbach</u>		Х3	Х3	X	3	Х3	X3	
<u>Himmelstadt</u>			Х3)	X3	Х3	X3	
Erlabrunn			Х3	X3		Х3	<u>X3</u>	

<u>Legende</u>: Bauprogramm I = **X1** Bauprogramm II = **X2** Bauprogramm III = **X3**

Die Baukosten bei 25facher Überteuerung berechnete der Bauplan für das Bauprogramm I mit 1.500.000.000 - 1 Milliarde 500 Millionen - Papiermark, für Bauprogramm II mit 1.800.000.000 PMK und für Bauprogramm III mit 3.100.000.000 - 3 Milliarden 100 Millionen- Papiermark, wie folgt:

Anlage	Bauprogra	amm I	Bauprog	ramm II	Bauprogramm
<u>III</u>					
<u>Kachletstufe</u>	811,4 Mill. Mk	813,4	Mill. Mk	813,4 Mill.	<u>Mk</u>
Niederigwasserreg.	40,0 Mill. MI	<	40,0 Mill	. Mk	48,0 Mill. Mk
Viereth	146,6 Mill.	Mk	146,6 Mill.	Mk 1	146,6 Mill. Mk
Obernau	131,1 Mill. N	Λk	131,9 Mi	II. Mk	131,9 Mill. Mk

^{4) =} Vergl. S.

<u>Anlage</u>	Bauprogra	mm I Baupro	gramm II Bauprogramm		
<u>IIII</u>		-			
Kleinwallstadt	142,6 Mill. Mk.	142,6 Mill. M	<u>k 142,6 Mill. Mk</u>		
Wörth a Main	132,7 Mill. Mk.	132,7 Mill. M	<u>k. 132,7 Mill. Mk</u>		
<u>Großheubach</u>		133,3 Mill. I	<u>Mk. 133.3 Mill. Mk.</u>		
Freudenberg		165,5 Mill.	<u>Mk. 165,5 Mill. Mk.</u>		
<u>Hasloch</u>			241,0 Mill. Mk.		
<u>Bettingen</u>			<u>169,5 Mill. Mk.</u>		
Rothenfels			203,0 Mill. Mk.		
Steinbach a Main			<u>168,8 Mill. Mk.</u>		
<u>Harrbach</u>			<u>141,4 Mill. Mk.</u>		
<u>Himmelstadt</u>			<u>146,9 Mill. Mk.</u>		
<u>Erlabrunn</u>			<u>141,4 Mill. Mk.</u>		
<u>Mainmühle</u>	14, 0 Mill. Mk.	14,0 Mill. Mk.	14,0 Mill. Mk.		
<u>Verwaltungsgebäude</u>	15,0 Mill. Mk.	15,0 Mill. Mk.	<u> 15,0 Mill. Mk.</u>		
Bisher verausgabt für C	<u> Irojektierung, Grun</u>	derwerb u.dgl.			
	20,0 Mill. Mk.	20,0 Mill. Mk.	<u> 20,0 Mill. Mk</u>		
Materialbeschaffung, Beteiligungen u. Dergl.					
	43,3 Mill. Mk.	45,0 Mill. Mk.	125,0 Mill. Mk.		

Gesamtbaukosten 1500.0 Mill. Mk. 1800.0 Mill. Mk. 3100.0 Mill. Mk.

Eine weitere Aufstellung berechnete für das Bauprogramm I die jährlichen Baukosten mit einer Gesamtbausumme von 1,5 Milliarden Papiermark.

Bei jeder Stufe waren in den Kosten Wehr, Schleuse, Kraftwerk, Maschinenanlage mit Transforma- toren und Flußausbaggerungen bis zur nächsten Stufe enthalten. Die bisher angefallenen Kosten sollten dem Reich und dem bayerischen Staat zurückerstattet werden.

Die Aufstellung für das Bauprogramm II berechnete die jährlichen Baukosten mit einer Gesamtsumme von 1,.8 Milliarden Mark. Bezüglich der Kosten gilt das zum Bauprogramm I Gesagte.

Schließlich berechnete noch eine dritte Aufstellung für das Bauprogramm III die jährlichen Baukosten mit einer Gesamtbausumme von 3,1 Milliarden Mark. Auch für dieses Bauprogramm gilt das oben bei den Bauprogrammen I und II Gesagte.

Über die Art und Weise der Aufbringungung der für die drei Bauprogramme erforderlichen Mittel gaben drei Finanzpläne, entsprechend den drei Bauprogrammen, Aufschluß, die wir ebenfalls folgen lassen. (Siehe beiliegenden Anhang)

Aus diesen Finanzplänen ging hervor, daß die Durchführung der drei Bauprogramme damals als gesichert betrachtet werden konnte. Inwieweit sich die Verhältnisse infolge der fortschreitenden Inflation änderten, wird später dargelegt.

3. Die Genehmigung der Überleitung von Wasser aus dem Lech für den Kanal: Vereinbarung mit Würtemberg zu Ditzenbach - Internationale Donaukommission

Während all dieser Arbeiten war am 8. März 1922 zwischen dem Reich, Bayern und Würtemberg eine "Ergänzungsvereinbarung" zu dem am 13. Juni 1921 zwischen Reich und Bayern geschlos- senen "Vertrag über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße", dem Main-Donau-Vertrag, getroffen worden. Diese Vereinbarung befaßte sich hauptsächlich mit dem Ausbau der Oberen Donau, mit den Ersatzleistungen für die sich aus dem Ausbau der Oberen Donau ergebenden Energieverluste infolge der Ableitung des Lechwassers zur Main-Donau-Verbindung und mit der Überführung von Wasser aus dem Donaugebiet in die Scheitelhaltung der Neckarverbindung ^{A)}.

Diese Vereinbarung ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie eine langandauernde Kon- troverse zwischen Bayern und Würtemberg zum Abschluß brachte und ein bestimmtes Bauprogramm für das würtembergische wie das bayerische Projekt festlegte. Des Zusammenhang halber wollen wir hier kurz auf diesen zwischenstaatlichen Gegensatz eingehen.

Da infolge der geplanten Lechwasserüberleitung der Donau Wasser entzogen werden sollte, befürchtete Würtemberg eine Beeinträchtigung seines Neckar-Donau-Projekts und machte den Staat Bayern darauf aufmerksam, daß es sich nötigenfalls einsprucherhebend an die Internationale Donaukommission wenden könne mit der Begründung, daß die geplante Lechwasserüberleitung die Schiffahrtsstraße der Oberen Donau beeinträchtige und daher gemäß der bereits oben besprochenen Artikel X, XIV ff. der Donau-Akte vom 23. Juli 1921 ⁷⁾ der Zustimmung der Internationalen Donaukommission bedürfe.

Der Entwurf der Lechwasserüberleitung, der im Sommer vom Main-Donau-Stromverband in Vor- lage gebracht worden war, war bei der Internationalen Donaukommission seit der Preßburger Tagung vom August 1921 anhängig.

Nach einem in Preßburg gefaßten Beschluß wurde die technische Kommission ermächtigt, den Entwurf technisch zu überprüfen und das Ergebnis in einem Bericht der Vollkommission zu unter- breiten. Die technische Kommission sollte nach den Beschlüssen der Münchner Tagung vom November-Dezember 1921 der Internationalen Donaukommission 10 Tage vor der im Juli 1922 stattfindenden Tagung in Preßburg zusammentreten.

Inzwischen hatte im September 1921 das Kanalbauamt für Bayern unter Leitung von Oberregierungsrat Kreuzer eine ausführliche Denkschrift über die "Einwirkung der Entnahme von Lechwasser für die Großschifffahrtsstraße Aschaffeburg-Passau auf die Donau" ("Les effets sur le regime du Danube du captage des eaux de Lech pour l'alimentation de la grande voie navigable Aschaffenburg-Passau") in deutscher und französischer Sprache ausgearbeitet und der Internationalen Donaukommission zur Einführung in die ganze Streitfrage vorgelegt.

In dieser Denkschrift wurde zusammenfassend unter anderem besonders darauf hingewiesen, daß der gegenwärtige Zustand der Donau für eine leistungsfähige Schiffahrt völlig ungenügend sei, da durch die bereits bestehende Mittelwasserkorrektion im Höchsfall eine Fahrwassertiefe von 1,4 m NSW (= niederster schiffbarer Wasserstand) erreicht werden könne.

Die schiffahrt könne somit die sehr erhebliche Verbesserung durch die Niederwasserregulierung bei Durchführung des Großschifffahrtsweges nicht entbehren, wodurch eine Fahrwassertiefe von zwei Meter unter gleichwertigem Wasserstand bei 10 Vilshofener Pegel ⁸⁾ erreicht werden soll.

^{A)} = damals projektierte Schiffahrtsverbindung vom Neckar zur Donau bei Ulm- Anmerkung Bearbeiters

⁷⁾ = Reichsgesetzblatt vom 31.März 1922, Nr. 25, S. 287 Gesetz vom 30.März 1922-

Die Wasserkraftausnützung am Großschifffahrtsweg aber sei nur möglich bei einer Entnahme nvon Lechwasser von mindestens 31 Kubikmeter in der Sekunde, welches zum Maingebiet übergeleitet würde.

Die Denkschrift wies auch darauf hin, daß die Schiffahrt nachgewiesenermaßen hiefür nur eine geringfügige Verringerrung der Zahl der Schiffahrtstage (3-9 Tage im Durchschnitt 1905/14) mit einer Wassertiefe von weniger als 2 m bei GI.W = gleichwertigem Wasserstand - in Kauf zu nehmen habe, die sie in Anbetracht der Gesamtzahl der Schiffahrtstage (315 bis 328) und des Ziels des ganzen Unternehmens (der allgemeinen Förderung der Schiffahrt) leicht tragen könne.

Für die durchgehende Schiffahrt seien die auftretenden auch durch die Niederwasserregulierung nicht zu beseitigenden niedrigen Wasserstände und Schiffahrtstiefen unter zwei Metern bei Gl.W. ohne Einfluß, weil sie im allgemeinen nur bei langen Niederwasserperioden aufträten, in denen auch der Rhein keine größere Fahrwassertiefe aufweise, so daß der Durchgangsverkehr von einerer größerer Fahrwassertiefe in der Donau doch keinen Nutzen ziehen könnte. Die Denkschrift kommt daher zu dem Schluß, daß die Gleichwertigkeit der ganzen Großschifffahrtsstraße durch die Lechwasserentnahme in keiner Weise beeinträchtigt würde.

Während nun der Entwurf der Lechwasserüberleitung bei der Internationalen Donaukommission anhängig war, wurden zwischen Bayern, Würtemberg und dem Reiche rege Verhandlungen gepflogen, welche der Beilegung der zwischen Bayern und Würtemberg in dieser Frage bestehenden Meinungsverschiedenheiten zum Ziele hatten. Bei der Vorlage des Entwurfs der Lechwasserüberleitung an die Internationale Donaukommission war Bayern von der Auffassung ausgegangen, daß Würtemberg an dem Projekt sachlich nicht näher beteiligt sei, als jeder andere Uferstaat auch ⁹⁾. Würtemberg hingegen glaubte sich durch das Vorgehen Bayerns übergangen und verlangte von Bayern und dem Reich wichtige Zugeständ- nisse für seine eigenen Kanalpläne. Andernfalls bestand die Gefahr, daß Würtemberg durch sei- nen Einspruch bei der Internationalen Donaukommission das bayerische Projekt gefährdete.

9) = Vergl. Schreiben des bayerischen Staatsministeriums des Innern an das bayerische Staatsministeriums des Äußerrn vom 26. Januar 1922

Die am 6. September 1921 in Würzburg unter dem Vorsitze des Staatssekretärs Kirschstein ge- führten Besprechungen zwischen Bayern und Würtemberg zur Herbeiführung einer einheitlichen Abgabe der deutschen Stimmen bei den folgenden Verhandlungen über den Entwurf der Lechwasserableitung in der Internationalen Donaukommission hatten leider zu keiner Einigung geführt.

Damit war die weitere Förderung des Entwurfs in der Internationalen Donaukommission zunächst unmöglich geworde; denn das Reich konnte einer erneuten Vorlage des Entwurfs in der Internat- ionalen Donaukommission nur zustimmen, wenn zuvor die einheitliche Abgabe der deutschen Stimmen für den Entwurf sichergestellt war. ¹⁰⁾. Gegen eine Ausführung des Entwurfs ohne Genehmigung der Internationalen Donaukommission bestanden aber erhebliche außenpolitische Schwierigkeiten, nachdem die Internationale Donaukommission bereits schon einmal mit dieser Angelegenheit befaßt gewesen war.

Im Interesse Bayerns und des Reichs drang daher der Reichsverkehrsminister darauf die Forder- ung Württembergs für seine Zustimmung zu der Lechwasserableitung nochmals zu überprüfen und die große wirtschaftliche und politische Bedeutung der zu treffenden Entscheidung voll zu wür- digen ^{10a}).

Zugleich regte er die Aufnahme neuer Verhandlungen an.

^{8) =} Plus 10 Vilshofener Pegel ist gleich dem festgesetzten niedersten schiffbaren Wasserstand-

¹⁰⁾ = Vergl. Schreiben des bayerischen Staatsministeriums des Innern an das bayerische Staatsministerium des Äußern vom 26. Januar 1922

^{10a)} = Schreiben des Reichsverkehrsministers Gröner an das bayerische Staatsministerium des Innern vom 25.09.1921

Am 8. Oktober 1921 fand dann im württembergischen Staatsministerium des Innern in Stuttgart zwischen dem bayerischen Ministerpräsidenten Graf Lerchenfeld und dem württembergischen Staatsminister Graf sowie den beiderseitigen Sonderberichterstattern eine Besprechung statt, in der bereits eine Einigung auf folgender Grundlage erzielt zu sein schien ¹¹⁾.

¹¹⁾ = Schreiben des bayerischen Staatsministeriums des Äußern an die würtembergische Gesandtschaft in München vom 25. Oktober 1921-

Zu dem Staatsvertrag zwischen dem Reich und Bayern über die Ausführung der bayerischen Schifffahrtsstraßen sollte durch einen Zusatzvertrag zwischen dem Reiche, Bayern und Württemberg festgestellt werden, daß sich das Reich verpflichtete die Kanalstrecke Nürnberg - Donau unter Zuführung der nötigen Wassermenge aus dem Lech in angemessener Frist auszubauen, nachdem die Großschifffahrtsstraße bis Nürnberg durchgeführt sein wird.

Unter dieser Voraussetzung würde dann Bayern die Obere Donau von Ulm bis Kelheim, an der auch Württemberg besonders interessiert ist, zum Ausbau durch das Reich oder eine Gesellschaft freigeben. Als diese Einigung noch am Nachmittage der Verhandlungen ihre schriftliche Festlegung erfahren sollte, stellten sich jedoch neue Schwierigkeiten ein, die erst noch behoben werden mußten.

Erst nach monatelangen Verhandlungen gelang es, am 5. März 1922 den lang andauernden, mitunter sehr lebhaft geführten Streit in Bad Ditzenbach, Württemberg, zu einem gedeihlichen Ende zu führen und auch den Standpunkt Württembergs weitgehend Rechnung zu tragen:

Wir lassen wichtige Vereinbarungen im Wortlaut folgen:

"Vereinbarung zwischen

- 1. dem Reiche, vertreten durch den Reichsverkehrsminister Gröner,
- 2. Bayern, vertreten durch den Minister des Innern Dr. Schweyer und den Handelsminister Hamm, und
- 3. Württemberg, vertreten durch den Minister des Innern Graf wird vorbehaltlich der Zustimmung der Reichsregierung und den Landesregierungen in Ergänzung des zwischen dem Reiche und Bayern abgeschlossenen Vertrages über die Ausführung der Main-Donau-Wasserstraße vom 13. Juni 1921 folgende Vereinbarung geschlossen:

§ 1.

"Die Vertragsschließenden sind darin einig, daß die Zustimmung der Internationalen Donaukom- mission zu der Überführung von Lechwasser über die Donau nach dem Main entsprechend dem Antrage Bayerns so schnell wie möglich erwirkt werden soll und daß ihre Vertreter in der Kommission in diesem Sinne mit Weisung versehen werden.

§ 2.

Die Vertragsschließenden verpflichten sich den Ausbau der Oberen Donau von Kelheim bis Ulm als Großschifffahrtsstraße durch die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft, einer Tochtergesell- schaft oderfalls die Rhein-Main-Donau AG eine Mitwirkung ablehnt -, eine andere gemischt- wirtschaftliche Unternehmung mit dem Sitz in Bayern durch angemessene Beteiligung an der Aufbringung des Baukapitals unter der Voraussetzung zu unterstützen,

- a) daß entweder weitere Untersuchungen und insbesondere Gutachten der Elektrizitätsindustrie den Ausbau der Oberen Donau als ein wirtschaftliches Unternehmen nachweisen, d.h. daß aus dem Absatze der gewonnenen Energie neben den Ausgaben für die Unterhaltung und den Betrieb der Kraftwerke (nicht der Schiffahrtsstraße) und nebst angemessenen Abschreibungen eine Verzinsung des Baukapitals mit 5 Prozent und eine Tilgung mit ½ Prozent gesichert oder daß eine solche Verzinsung und Tilgung auf andere Weise sichegestellt ist,
- b) daß der Neckar bis Plochingen und die Donau von Passau bis Kelheim als Großschifffahrtsstrasse ausgebaut sowie die Ausführung des Lechzubringers und die

Herstellung einer Großschifffahrtsverbindung zwischen Würzburg und Nürnberg finanziert ist.

§ 3.

Die in §2 übernommene Unterstützung enthält für Bayern und Württemberg auch die Verpflichtung die obere Donau der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung zum Ausbau der Großschifffahrtsstraße zur Verfügung zu stellen.

§ 4.

Auf den Ausbau der oberen Donau durch ein anderes gemischtwirtschaftliches Unternehmen als die Rhein-Main-Donau-AG (§2) finden die Bestimmungen in Ziffer 4, Absatz 2, 9 und 10, Abschnit- te 1, 11, 12 und 14 des Main-Donau-Vertrages vom 13. Juni 1921 entsprechende Anwendung.

Bayern und Württemberg werden der Unternehmung keine schwereren Bedingungen als der Rhein-Main-Donau-AG stellen. Darüber hinaus werden das Reich und Bayern dafür sorgen, daß nicht nur hinsichtlich der zwischen Bayern und Württemberg gemeinsamen Strecke der oberen Do- nau das Einvernehmen über die Pläne und das Bauprogramm mit Württemberg hergestellt wird, sondern daß auch die Entwürfe für den Ausbau des übrigen Teils der oberen Donau Kelheim-Ulm im steten Benehmen mit der Württembergischen Regierung bearbeitet werden.

\$ 5

Die Verluste an Krafteinnahmen, welche die Donau-Kraftwerke von der Lechmündung bis Kelheim nach Herstellung des Lechzubringers durch die Ableitung von Lechwasser erleiden, sind von dem Unternehmer der Rhein-Main-Donauverbindung der Unternehmung "Obere Donau" zu ersetzen.

§ 6.

Soweit die Überführung von Wasser aus dem Donaugebiete in die Scheitelhaltung der Neckar- Donauverbindung sich als technisch und wirtschaftlich ausführbar sowie als zulässig gegenüber anderen Interessen erweisen sollte, wird Bayern gegen die Ausführung keinen Widerspruch erheben, sondern gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag in der Donaukommission unterstützen.

§ 7

Der Badischen Regierung bleibt der Beitritt zu vorstehenden Vereinbarungen im ganzen oder zu einzelnen Teilen vorbehalten.

Der interne Streit zwischen Württemberg und Bayern war somit aus der Welt geschafft.

Die Beratungen der technischen Kommission waren in den folgenden Monaten soweit gediehen, daß sich am 19. Juni 1922 die Internationale Donaukommission in ihrer 6. Vollsitzung zu Preßburg eingehend mit dem Projekt befassen konnte. Den Antrag Bayerns vertrat wirkungsvoll der bayerische Delegierte Minister Seeliger. Nach einer längeren Debatte, bei der vor allem die Vertreter Rumäniens, Südslaviens und der Tschechoslowakei einige Vorbehalte machten, genehmigte die Kommission das Projekt, knüpfte aber an die Genehmigung einige Bedingungen, die vor allem die Reduzierung bzw. Die völlige Einstellung der Entnahme von Lechwasser für Kraftwerkszwecke im Falle eines größeren Wassermangels der Donau zum Gegenstand hatten. Die Betriebswassermenge für den Schiffahrtskanal dagegen dürfen ständig übergeleitet werden.

Der endgültige Beschluß der Internationalen Donaukommission hatte im Original folgenden Wortlaut ¹²⁾:

"La Commission, considérant que le captage des eaux du Lech a pour but d'assurer l'alimentation:

- 1°) du canal de navigation du Rhin au Danube,
- 2°) des unsines de forces hydrauliques a établir le long de se canal,

Considérant que ce captage aura pour effet d`augmenter le nombre des jours de l'année, pendant lesquels la navigation danubienne souffreb du manque de profondeur en aval de Ratisbonne, conside rant que cet inconve nient sehr compensé par les avantages résultant pour la navigation de la construction du canal de jonction du Rhin au Danube, mais qu'il n'en est pas de meme, en ce qui concerne le captage de l'eau destinée à la production de la force motrice,

et se placant uniquement au point de vue des intére´ts de la navigation, prend la résulution suivante:

Il n'y a pas lieu de s'opposer au captage des eaux du Lech dans les conditions déterminées par le projet présente par la Délégation allemande pour la Baviére, sous la réserve ci-dessous:

En cas de pénurie d'eau, les mesures nécessaires seront prises en Allemagne, soit par un emmagasinement supplémentaire, soit par tout autre procédé, pour que la navigation n'éprouve aucun préjudice de fait du prélévement de l'eau opéré dans le Lech en vue de la production de la motrice, faute de quoi ledit prévélement devra être convenablement réduit ou même totaliment suspendu.

On entend par "pénurie d´eau["] un état du débit du Danube, qui reste audessous du débit corres- pondant à l´étiage naturel du fleuve et, aprés l´exécution des travaux de régularisation à étiage a´ l´étiage navigable adopté pour ces travaux.

Il est pris acte de se ques ouvrages de prise d´eau dans le Lech, seront disposés de

Il est pris acté de se ques ouvrages de prise d'éau dans le Lech, seront disposes c maniérè que

I `on puisse constater le cube d`eau effectivment préléve.

Les Délégations de Roumanie et du Royaume des Serbes, Croates et Slovénes et de Tschécoslo-vaquie ont formulé certaines réserves qui sont portées au procés-verbal".

Dieser Beschluß der Internationalen Donaukommission war insofern bedeutungsvoll, als durch ihn erst für die Inangriffnahme des Werkes freie Bahn geschaffen und so das Werk selbst einem etwaigem späteren Einspruche der Kommission entzogen wurde.

12) = Vergl "Résolutions, adoptées par la commission dans saxiéme session pléniére a Bratislava Juin 1922, S. 11, auch "Procés-verbal" vom 19. Juni 1922

4. Regelung organisatorischer Fragen und Ausscheidung der Kompetenzen der einzelnen Ausschüsse. Wichtige Beschlüsse hinsichtlich des Bauprogramms.

Am 15. März 1922 hatte der Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau-AG einen Beschluß über die inzwischen ausgearbeitete Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Gesellschaft gefaßt, die am 16. März 1922 auch vom Aufsichtsrate genehmigt wurde.

Diese Geschäftsordnungtraf unter anderem Bestimmungen über die Berufung des Aufsichtsrats, Berechtigung zur Teilnahme an Sitzungen, Eröffnung, Leitung und Schließung der Verhandlungen, Berichterstattung, Antragsstellung, Abstimmung, Stellvertretung des Aufsichtsratsvorsitzenden, Wahl des Vorsitzenden und seiner Stellvertreter und Ausschüsse.

Nach eingehenden Beratungen kam am 16. März 1922 auch ein endgültiger Beschluß des Auf- sichtsrates der Rhein-Main-Donau-AG über den Antrag des Vorstandes und des Wirtschafts- und Verwaltungsausschusses vom 18. Februar betreffend die Feststellung des Bauplanes, Zuständigkeitsfragen usw. zustande. Durch den Beschluß wurde der Vorstand vom Aufsichtsrat ermächtigt unter Aufwendung der vorhandenen Gesellschaftsmittel folgende Arbeiten auszuführen:

- 1. die Staustufe bei Steinbach an der Donau (Kachlet),
- 2. die Fortführung der Niederwasserregulierung oberhalb Passau,

- 3. die Staustufe Viereth am Main.
- 4. die Staustufe bei Obernau,
- 5. die Staustuffe Kleinwallstadt,
- 6. die Staustufe Wörth am Main oder Erlabrunn,
- 7. Übernahme und Fertigstellung der Wasserkraftanlage der Mainmühle bei Würzburg,
- 8. Herstellung eines Verwaltungsgebäudes und zweier Wohnhäuser in München.

Zur Durchführung dieses Bauprogramms hatte der Vorstand die Ausführung der Bauarbeiten vorzubereiten und die Bauentwürfe dem zuständigen Ausschusse vorzulegen.

Der gleiche Beschluß beschäftigte sich auch mit den einzelnen Kompetenzen innerhalb der Gesell- schaft. Nach Feststellung der Zuständigkeit der Vollversammlung des Aufsichtsrates und der Zuständigkeit der Ausschüsse wurden Richtlinien angegeben für die Verteilung der Zuständigkeiten unter die einzelnen Ausschüsse.

Für den bautechnischen Ausschuß waren die Angelegenheiten, die sich auf die bau- und schiff- fahrtstechnische Ausführung der Großschifffahrtsstraße, auf die Linienführung in technischer Hinsicht und auf die bautechnische Ausführung der Kraftwerke und sonstiger Bauwerke bezogen, vorgesehen.

Der elektrowirtschaftliche Ausschuß sollte die Angelegenheiten erledigen, welche sich auf die Erstellung der Kraftwerksanlagen und die Verwertung der aus den Werken zu gewinnenden Energie bezogen.

Der Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß endlich hatte alle übrigen Angelegenheiten zu erle- digen, ferner alle Fragen von erheblicher finanzieller und wirtschaftlicher Tragweite, Fragen der Verkehrsentwicklung, der Linienführung in wirtschaftlicher Hinsicht, der Aufbringung der Mittel, der Erteilung der Prokura, sowie Fragen, welche die Organisation der Gesellschaft betrafen.

Für den Fall, daß hiernach bei einer Angelegenheit mehrere Ausschüsse beteiligt waren, sah der Beschluß vor, daß die Erledigung dieser Angelegenheit in der Regel in gemeinsamen Sitzungen der Ausschüsse erfolgen sollte. Doch sollten übereinstimmende Einzelbeschlüsse der beteiligten Ausschüsse genügen.

Am gleichen tage, nämlich am 16. März 1922, fand auch eine Generalversammlung statt, in wel- cher die Zahl der Aufsichtsratsmitglieder auf 70 erhöht und die neuen Mitglieder gewählt wurden.

Der erweiterte Aufsichtsrat beschäftigte sich im Anschluß an diese Generalversammlung mit Bau- und Wirtschaftsplänen für die Verwendung der zur Verfügung stehenden Mittel, mit der Inangriff- nahme der Bauten, sowie mit der Vermehrung der Gesellschaftsmittel und mit der Erweiterung des Bauprogramms. Was insbesondere die Frage der Vermehrung der Gesellschaftsmittel betrifft, so ließ die fortschreitende Geldentwertung schon ziemlich bald nach Gründung der Aktiengesellschaft Befürchtungen aufkommen, daß die Gesamtmittel von 1,5 Milliarden Papiermark zur Durchführung des vorläufigen Bauprogramms nicht ausreichen würden.

Vielmehr müßte an die Beschaffung von 4 bis 5 Milliarden PMK gedacht und hierauf bei den wei- teren Finanzierungsverhandlungen Rücksicht genommen werden. Am 12. Mai 1922 fand sodann in München eine Sitzung des bautechnischen Ausschusses statt ¹³⁾, in der die Entwürfe für die 4 Mainstufen Aschaffenburg (Obernau), Kleinwallstadt, Erlabrunn und Viereth festgesetzt und die Normen für Ausschreibungen und Vergebung der Arbeiten bestimmt wurden.

Im Laufe der Monate Mai und Juni 1922 wurden die ersten Bauarbeiten für die Stufen am Kachlet, bei Viereth, Erlabrunn und Aschaffenburg ausgeschrieben. Gleichzeitig begann

¹³⁾ = Vergl. Bericht über das 1. Geschäftsjahr der Rhein-Main-Donasu-AG.

man auch mit den Einzelarbeiten für die Wehrverschlüsse und tätigte auch die ersten Grunderwerbungen.

In einer weiteren Sitzung des bautechnischen Ausschusses am 22. Juli 1922 wurden die einzelnen Baulose für Kachlet, Viereth, Würzburg und Aschaffenburg vergeben. Der bautechnische Aus- schuß knüpfte jedoch an die Vergabe jedoch den Vorbehalt, daß ein Zuschlag erst erteilt werden könne, wenn die Finanzierung dieser Bauten gesichert sei. Am 26. Juli 1922 genehmigte dann der Reichsverkehrsminister in Übereinstimmung mit der bayeri- schen Staatsregierung den Baubeginn am Kachlet und die Vergabe weiterer Arbeiten bei Viereth.

Die Arbeiten an den Staustufen Erlabrunn und Aschaffenburg wurden vorerst zurückgestellt.

Während so im Laufe des Sommers 1922 die Arbeiten am Main bei Viereth und an der Donau im Kachlet rüstig voranschritten, wurden auch die Projektierungsarbeiten des Kanals eifrig gefördert¹⁴⁾.

¹⁴⁾ = Über die Fortschritte der einzelnen Bauarbeiten im Laufe des Jahres 1922 werden wir später bei Besprechung der Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1922-23 eingehender berichten.

Alle diese Arbeiten wurden trotz der infolge der Inflation immer beängstiger werdenden Finanzlage des Unternehmens geleistet.

5. Die drohende Finanzkrise, die Einberufung des Restkapitals und die Vorschläge von 1922 für die weitere Finanzierung mittels Ausgabe einer wertbeständigen Anleihe.

Im Frühjahr 1922 hatte die Inflation bekanntlich immer größere Ausmaße angenommen; sie wurde damals allgemein noch als Teuerung aufgefaßt und bereitete zunehmend Sorgen wegen der wei- teren Geldbeschaffung für die gestellte große Aufgabe. Bald war es klar, daß die kurz nach der Gründung beschafften 1,5 Milliarden Papiermark nicht an- nähernd ausreichen würden, um auch nur die Fertigstellung der in Angriff genommenen Bauten am Kachlet, in Viereth und an der Mainmühle sicherzustellen. Wohl hatte man bereits im Juni 1922 für den ersten Ausbau zwei Tabellen ausgearbeitet, die der fortschreitenden Geldentwertung Rechnung trugen. Aber diese Berechnungen standen unter der drohenden Gefahr der weiteren Inflation und konnten daher eine Garantie der Finanzierungsmöglichkeit des Unternehmens nicht gewähren.

Es erschien immer schwieriger, für ein in den Anfangsstadien des Baues befindliches Unternehmen den nötigen Kredit auf dem Geldmarkt zu finden, da man damit rechnen mußte, daß die Geldgeber mit Recht eine besondere Sicherheit dafür verlangen würden, daß die wirtschaftlich werbenden Unternehmen mit den hereingenommenen Geldern auch wirklich fertiggestellt würden und der Ertrag einer Rendite in greifbarer Aussicht sei. Bereits Ende Mai 1922 hatte Direktor Henftling eine Denkschrift ausgearbeitet, in der er darlegte, daß große Vorteile erzielt würden, wenn der bayerische Staat bezüglich seiner im Bau befindlichen

Großen Wasserkraft- und Stromverteilungsunternehmen (Walchenseewerk, Mittlere Isar und dem Bayernwerk) und die Rhein-Main-Donau AG hinsichtlich ihrer Bauvorhaben zwecks gemeinsamer weiterer Geldbeschaffung und des planmäßigen Ausbaues sowie Verwertung der Kraftwerke zu- sammen gehen würden ¹⁵⁾. Dieser Vorschlag einer großzügigen Interesssengemeinschaft scheiterte aber.

Im August 1922, als die Kaufkraft des Geldes auf etwa¹/₃, aber der Kurswert der deutschen Mark am Dollar gemessen nur etwa ¹/₅ bis ¹/₆ desjenigen Kurswertes bei der Hereinnahme der Gesellschaftsmittel gesunken war, unterbreitete Dr. Endrucks dem zuständigen Aufsichtsratsausschuß den Vorschlag, die noch vorhandenen Geldmittel teils

¹⁵⁾ = Persönlicher Brief der RMD-AG an Dr. Held

in Sachwerten, teils in wertbeständigen Devisen anzulegen. Die Beschaffung von Sachwerten, die nur in verhältnismäßig bescheidenen Umfang möglich war, wurde genehmigt, der Ankauf von Devisen wurde damals in der Hoffnung auf eine Besserung des Kurses der deutschen Mark sowohl von den Vertretern der Regierungen als auch von der Privatwirtschaft abgelehnt.

Trotz dieses Beschlusses sezte sich im Vorstand der Gesellschaft immer mehr die Überzeugung durch, daß bei einer Weiterfinanzierung auf der Grundlage der deutschen Währung keine genügende Sicherheit für eine ausreichende weitere Geldbeschaffung gegeben war. Die vorhandenen, anfangs so groß erscheinenden Mittel drohten bei den rasch anwachsenden Ausgaben für die Bauten bald zu Ende zu gehen.

Zunächst wurden im Sommer 1922 Verhandlungen mit einem dänischen Finanzkonsortium aufgenommen, das die Absicht hatte, die in den nordischen Staaten umlaufenden erheblichen deut- schen Markbeträge zu sammeln und in einem großen deutschen Unternehmen anzulegen ¹⁶⁾.

Diese Verhandlungen führten nicht zu einem Abschluß.

Dann wurden Verbindungen mit einer großen holländischen Bank aufgenommen. Trotz monate- langer Verhandlungen konnte kein greifbares Ergebnis erzielt werden ¹⁷⁾.

Die Gesellschaft mußte deshalb darauf bedacht sein, die am nächsten greifbaren Gelder baldigst hereinzubekommen. Bereits am 21. August 1922 hatte der Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau-AG in einer Sitzung seine Auffassung dahin kundgegeben, daß mit Rück- sicht auf die enorme Geldentwertung und die Bedürfnisse der Rhein-Main-Donau-AG für die Bauten nunmehr der Augenblick für die Einbezahlung der noch ausstehenden 75 Prozent des Aktienkapitals gekommen sei, und ermächtigte den Vorstand, dieses Kapital einzuberufen.

Im September trat der Vorstand der Gesellschaft an das Reich und an Bayern, die beiden Hauptaktionäre der Gesellschaft mit dem Antrag heran, den noch ausstehenden Rest des Aktienkapitals zur Einzahlung baldmöglichst flüssig zu machen. Bei der Stellung dieses Antrags ging die Gesellschaft von der Erwägung aus, daß die baldige Einbezahlung des Restkapitals im Hinblick auf die Interessen der übrigen Aktionäre und der Gesellschaftsgläubiger dringend geboten sei, um weitere Schädigung der Gesellschaft, die bei den Banken durch die Festlegung ihrer sonstigen Bestände in der Form von sehr mäßlich verzinslichen Guthaben ohnedies schon große Nachteile erlitten hatte, durch eine etwaige Vorenthaltung dieser Gesellschaftsmittel zu vermeiden ¹⁸⁾.

Am 17. November 1922 richtete die Gesellschaft an die Gesamtheit der Aktionäre die Aufforderung zur Volleinzahlung der noch nicht einbezahlten Teile des Stammaktienkapitals bis zum 15. Dezem- ber 1922 ¹⁹⁾.

Die Einzahlung der auf das Reich und Bayern entfallenden Anteile am Restkapital im Betrage von 270 bzw. 159 Millionen Papiermark ²⁰⁾ erfolgte erst im Dezember 1922. ²⁰⁾ = Vergl. Außerordentlicher Staatshaushalt Bayerns von 1923; Nachtragshaushalt des Reichsverkehrsministeriums, Abtlg. Wasserstraßenverwaltung Kap. I.: Titel 2 der außerordentlichen Ausgaben.

Man war sich jedoch schon bei der Einberufung dieses Restkapitals darüber klar, daß damit nur ein unzulänglicher Geldzufluß erreicht werden konnte.

Während der oben beschriebenen Verhandlungen über die Hereinnahme von Auslandsgeld deu- tscher und fremder Währung ging das Hauptbestreben des Vorstandes

¹⁶⁾ = Persönlicher Bericht von Direktor Henftling an Dr. Held

¹⁷⁾ = Persönlicher Bericht der RMD-AG an Dr. Held

^{18) =} Vergl. Schreiben der Gesellschaft an die Hauptaktionäre vom 26./27. September 1922

¹⁹⁾ = Vergl. Bayerische Staatszeitung vom 21.November 1922, Nr. 70 und Deutscher Reichsanzeiger Nr. 264 von 1922

dahin, aus dem Inlandsmarkt Beträge von 4 bis 6 Milliarden Papiermark neu zu beschaffen. In der für die damaligen Verhältnisse frühzeitigen klaren Erkenntnis der wirklichen Zusammenhänge - daß nämlich die rapide Steigerung der Ausgaben nicht eine effektive Teuerung darstellte, sondern lediglich auf eine Entwertung des Zahlungsmittels zurückzuführen war und daß die Hoffnung auf eine nachhaltige Besserung des Kurses der deutschen Währung vergeblich sei - arbeitete der Vorstand der Gesellschaft seit Herbst 1922 darauf hin, eine wertbeständige Inlandsanleihe herauszubringen ²¹⁾. Die widerstände gegen eine solche waren teils aus währungspolitischen Bedenken, teils infolge der Erwartung einer Besserung der deutschen Mark, teils wegen der Befürchtung wirtschaftlicher Schwierigkeiten bei rascher Angleichung der Inlands- und Auslandskaufkraft der deutschen Mark außerordentlich groß. Trotzdem wurden vom Vorstand alle Vorbereitungen für die Herausgabe einer wertbeständigen Anleihe eifrig betrieben. Bei diesen Untersuchungen war die Überlegung be- stimmend, daß der in den Wasserkräften erzeugte Strom in vollkommenen Maße wertbeständig ist, da die Elektrowirtschaft dessen Verkaufswert, gestützt auf die Schiedsgerichtverordnung vom Februar 1919, schon seit langem praktisch in Abhängigkeit vom Kohlenpreis berechnete und der Kohlenpreis sich fast automatisch dem Weltmarktpreis anpaßte. Die Wasserkraftanlagen konnten also die Last einer wertbeständigen Verzinsung übernehmen. Es war die Erwartung gerechtfertigt, daß eine wertbeständige Inlandsanleihe eine so große Anziehungskraft auf die Geldgeber ausüben würde, daß die nötigen Mittel ohne allzu große Schwierigkeiten beschafft werden könnten.

²¹⁾ = Verglleiche den Bericht der Aktiengesellschaft

Als der Aufsichtsrat dem Gedanken einer solchen Anleihe nach zahlreichen Vorbesprechungen und Beratungen im November 1922 näher trat, konnte Dr. Endrucks, gestützt auf die vorbereitenden Untersuchungen, in kürzester Frist folgende bis ins Einzelne ausgearbeitete Vorschläge für eine wertbeständige Anleihe vorlegen ²²⁾.

- 1. einen Goldmark-Typ, basierend auf dem Preis von Feingold;
- 2. einen Dollar-Typ, basierend auf dem Kurswert des US-Dollars;
- 3. einen Mark-Dollar-Typ, basiernd auf dem Kurswert des US-Dollars zur Reichswährung (im Wesen ähnlich dem Typ 2);
- 4. einem Kohle-Typ, basierend auf dem Wert der Kohle in deutscher Reichswährung.

Zur Erinnerung an diese ersten Bestrebungen, in Deutschlands schwerster Zeit und wirtschaftlicher Not, in der Zeit unserer großen Inflation, die Möglichkeit einer wertbeständigen Geldanlegung zu schaffen, lassen wir den Textentwurf für den Goldanleihe-Typ (Ziffer 1) als Beispiel folgen und bemerken, daß die übrigen Typen sinngemäß nach dem gleichen Prinzip aufgebaut waren.

"1.Typ, Goldanleihe der Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft zu München" "Vom Deutschen Reich und Bayern verbürgte, reichsmündelsichere durch Reallast gesicherte, mit 5 Prozent des Goldwertes verzinsliche, zu 100 Prozent des goldwertes einlösbare Teilschuldver-

Schreibungen im Betrage von

10.000.000.000,00 deutscher Reichswährung - im Goldwert gleich 5.000.000,00 Goldmark-

Eingeteilt in vier Gruppen von je 2.500.000.000,00 Mark - gleich Goldmark 1.250.000,00 - mit je 12 500 Teilschuldverschreibungen zu 200.000,00 Mark gleich 100,00 Goldmark -

125 000 Stück zu 20.000,00 Mark, gleich Goldmark 10,00; 250 000 Stück zu 10.000,00 Mark gleich 5,00 Goldmark und 1 250 000 Stück zu 2000,00 Mark, gleich 1,00 Goldmark.

Ausgegeben laut Beschluß des Aufsichtsrates vom mit Genehmigung des Bayerischen Staats- ministeriums für Handel, Industrie und Gewerbe vom"

²²⁾ = Vergl. die Beilagen zum Bericht der Rhein-Main-Donau-AG a.a.O.

"Teilschuldverschreibung über 10.000,00 Mark deutscher Reichswährung im Goldwert **gleich fünf Goldmark** -die Goldmark gleich 0,358422939 Gramm Feingold- verzinslich mit Goldmark 0,25 je Jahr in Halbjahreszielen und einlösbar mit dem Wert von 5,00 Goldmark-"

"Wir verpflichten uns, diese Teilschuldverschreibung an den jeweiligen Inhaber mit Goldmark 0,25 pro Jahr zu verzinsen und mit dem Wert von fünf Goldmark zurückzubezahlen. Der den Inhaber der Teilschuldverschreibung bei der Verzinsung und Rückzahlung zu vergütende Goldmarkbetrag wird in deutscher Reichswährung gezahlt. Der Wert des Goldmarkbetrages in deutscher Reichs- währung wird dadurch ermittelt, daß der Durchschnitt der Tagespreise festgestellt wird, die in der Zeit zwischen dem sechzigsten und dem dreißigsten Tage vor dem Verzinsungs- oder Rückzah- lungstermin an den Edelmetallmärkten Berlin und Hamburg für 0,358422939 Gramm Feingold in deutscher Reichswährung gezahlt werden. Der so festgestellte Durchschnittspreis von einer Unze = 0,358422939 Gramm Feingold geschieht durch eine Kommission, welcher der Präsident des Bayerischen statistischen Landesamt als Vorsitzender, ein Delegierter der Handelskammer München und ein Vorstandsmitglied der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft angehören.

Die Kommission veröffentlicht ihre Feststellung spätestens am 10. Tage vor dem Verzinsungs- und Rückzahlungstermin im Deutschen Reichsanzeiger und Bayerischen Staatsanzeiger.

Für die Verzinsung und Rückzahlung dieser Teilschuldverschreibung gemäß obigen Bedingungen haben das Reich und Bayern durch Erklärung des Reichsverkehrsministers vom ... und des Bayerischen Staatsministers der Finanzen vom die gesamtschuldnerische Bürgschaft übernommen.

Als Treuhänderin für die Inhaber sämtlicher Teilschuldverschreibungen der Anleihe im Betrage von 10.000.000.000,00 Mark in deutscher Reichswährung im Goldwert gleich Goldmark 5.000.000,00 wird die Bank in bestellt.. Zu Gunsten dieser Treuhänderin wird auf sämtlichen Kraftwerken, welche die Rhein-Main-Donau-AG jetzt oder in Zukunft erstellen wird, an erster Rangstelle eine Reallast des Inhalts eingetragen, daß die zur Verzinsung und Tilgung der Gesamtanleihe nach den obigen Bestimmungen jeweils erforderlichen Beträge aus den Kraftwerken zu zahlen sind.

Diese Reallast wird sämtlichen Inhabern der Teilschuldverschreibungen je für den Betrag ihrer Forderung aus Kapital und Zinsen in der Weise verpfändet, daß sämtliche Inhaber der Teilschuldver schreibungen mit dem Nennwert ihrer Forderung in Goldmark zu gleichen Rang an dem Pfandrecht teilnehmen. Die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft hat sich das Recht vorbehalten, weitere An- leihen zu gleichen Rang auf denselben Kraftwerken durch Reallast oder Hypothek sicherzustellen.

München, den

1922

Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft Der Aufsichtsrat Der Vorstand

Die vier Muster von Teilschuldverschreibungen enthielten alle wesentlichen Einzelheiten der für ei- ne wertbeständige Anleihe in Frage kommenden Formen ²³⁾. Jedes Muster war nur als erste Seite des Obligationentextes gedacht. Einzelbestimmungen über Zahlstellen, Zinsscheine, Tilgungspläne usw., wie sie sonst im weiteren Obligationentext üblich sind und wie sie auch später die Teilschuld- verschreibungen der wertbeständigen Anleihe enthielten, waren auf dem Muster zwecks bessere Übersicht als unwesentlich weggelassen.

Die zunächst vorgeschlagene Form der Anleihe, der sogenannte "Goldmarktyp" war wohl die nahe- liegenste Lösung, da ja durch ihn die Papiermark durch das frühere Zahlungsmittel, die Goldmark, ersetzt wurde. Auch wurde durch die Wahl der "Goldmark" und durch ihre Fixierung auf ein genau bemessenes Quantum Feingold die Goldbasis des Darlehensgeschäftes nach der Gläubiger- und Schuldnerseite hin am entschiedensten zum Ausdruck gebracht.

Der "Dollartyp" war angesichts der damaligen Beliebtheit der USA-Währung wohl die volkstümlich- ste Form einer wertbeständigen Anleihe. Gegen diesen Typ wandte sich aber die Reichsbank, weil sie darin eine völlige Negation der offiziellen Reichswährung erblickte und davon ein weiteres Sinken des Wertes der Mark befürchtete.

Der "Mark-Dollartyp" war ein Kompriß, der durch Einführung der Mark, der offiziellen Reichswäh- rung in den Nennwert der Obligationen die währungspolitischen Bedenken verscheuchen sollte.

Der "Kohletyp" endlich war wohl die einfachste und glatteste Form. Durch ihn wurde die Wertbe- ständigkeit auf ein allgemein bekanntes Weltmarktsgut, die Kohle, gegründet. Dieser Anleihe-Typ hatte den Vorteil, allen Beziehungen zu irgendwelchen Währungen auszuweichen und dem Anlagekapital dafür den Reiz des damals so beliebten Sachwertes zu bieten.

²³⁾ = Vergl. die "Vorschläge für die Ausgabe einer wertbeständigen Anleihe der Rhein-Main-Donau-AG vom 12. Dezember 1922"

Für die wertbeständige Anleihe - gleichgültig welche Form man schließlich wählen würdewar die Bürgschaft des Reiches und Bayerns vorgesehen. Durch den Vertrag vom 13. Juni 1921 war Bayern und das Reich verpflichtet für Anleihen der Gesellschaft die selbstschuldnerische Bürgschaft zu übernehmen ²⁴⁾. Da man aber damit rechnete, daß das Reich und Bayern nach den bisher gemachten erfahrungen Bedenken gegen die Übernahme der Garantie für die wertbeständige Anleihe geltend machen würden, so dachte man auch daran, die Bürgschaft von Reich und Bayern durch Vorteile anderer Art zu ersetzen. Für diesen Fall plante man den Schuldverschreibungen materiell einen aktienmäßigen Charakter zu geben, indem die Schuldverschreibungen neben den Zinsscheinen noch Gewinnanteile erhalten sollten oder die Zeichner von Schuldverschreibungen das Recht bekommen sollten mit jeder Schuldverschreibung einen Genußschein zu erwerben.

Sowohl die Gewinnanteilscheine als auch die Genußscheine sollten auf einen satzungsmäßig gesicherten Anteil am Reingewinn angewiesen sein.

²⁴⁾ = Artikel 7 des Main-Donau-Vertrages vom 13. Juni 1921-

Im übrigen mußte man aber hinsichtlich der Frage, ob Reichs- oder Staatsgarantie bei einer wert- beständigen Anleihe entbehrt werden könnten oder nicht, letzten Endes die Entscheidung der Finanzinstitute, welche die Emmission der Anleihe zu übernehmen hatten, abwarten.

Was die dingliche Sicherung der wertbeständigen Anleihe betrifft, so mußten dafür ganz unge- wöhnliche Wege gegangen werden. Die sicherung konnte nämlich nicht durch eine gewöhniche Sicherungshypothek für Forderungen auf Inhaberschuldverschreibungen gemäß § 1187 BGB. gesichert weden, da eine solche Hypothek wie eine gewöhnliche Hypothek nach § 115 BGB. die Be- stimmtheit der Geldforderung in gesetzlicher Währung erfordert hätte, was doch bei der wertbe- ständigen Anleihe gerade vermieden werden sollte.

Für die dingliche Sicherung kam demnach entweder nur die Eintragung einer Höchstbetraghypothek (3 1190 BGB) für die Forderungen aus den wertbeständigen Teilschuldverschreibungen oder die Sicherung durch Reallast (3 1105 BGB) in Frage. Dem Beispiel der Roggen-Rentenbank in Berlin folgend wählte man die Sicherung durch eine Reallast. Diese Sicherung sollte dadurch bewerkstelligt werden, daß für die sämtlichen Inhaber von Teilschuldverschreibungen ein Treuhänder (eine bei der Finanzierungsaktion führend beteiligte Bank) aufgestellt werden sollte, dem gegenüber sich die Anleihenehmerin (Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft) zunächst obliga- torisch verpflichtete, aus den belasteten Grundstücken (Kraftwerken) jeweils den Betrag zu zahlen, der zur Verzinsung und planmäßigen Tilgung der Gesamtanleihe erforderlich war. Diese Beträge würden eine Kette von wiederkehrenden Leistungen bilden, weil sich die Gesamtanleihe (im Gegensatz zur einzelnen Schuldverschreibung) nach Maßgabe des Tilgungsplanes und der Auslosung auf eine längere Zeit von Jahren

verteilen würde. Die genannte Verpflichtung der Geldnehmerin gegenüber dem Treuhänder war daher zur Eintragung als Reallast geeignet.

Bezüglich des Zinssatzes ist zu bemerken, daß in Anpassung an den Zinssatz der bisherigen Aus- gabe der Teilschuldverschreibungen ein Zinssatz von 5 Prozent gewählt wurde.

Als einlösungssatz wurden 100 Prozent angenommen, um dem Gläubiger die Errechnung des jeweiligen Wertes der Obligationen auf Grund der Wertbeständigkeitsklausel möglichst bequem zu machen.

Hinsichtlich des Betrages der zunächst zu begebenden Anleihe dachte man an einen Betrag von nominal 5 Millionen Goldmark = 1.200.000 US-Dollar = 10 Milliarden Papiermark nach dem dama- ligen Kurs der deutschen Mark. Man plante das Unternehmen vorläufig nur im sogenannten ver- kleinerten Ausbau (Kachlet, Viereth und Aschaffenburg) durchzuführen und errechnete die dafür aufzuwendende Gesamtbausumme auf 22.400.000 Goldmark.

Den Betrag gedachte man für jedes der vier Baujahre durch Ausgabe einer Anleihe in Höhe der Bausumme eines Baujahres zu decken.

Nach einer eingehenden Prüfung der sämtlichen Anleihe-Typen entschied sich der Arbeitsaus- schuß dafür, die Annahme des "Goldmarktyps" zu empfehlen.

Bei der Ausarbeitung der Vorschläge für eine wertbeständige Inlandsanleihe waren sich die Vertreter dieses Gedankens, Direktor Henftling und Dr. Endrucks, darüber klar, daß eine Gefahr für die Anleihe nicht ein etwaiger Mißerfolg auf dem Geldmarkte bildete, sondern fast ausschließlich die Schwierigkeit, die in deutscher Währung hereinkommenden Gelder wertbeständig zu erhalten, um die in Aussicht genommenen Bauten auch tatsächlich mit diesen Mitteln ausführen zu können. Aus naheliegenden Gründen wurde aber damals nichts darüber veröffentlicht, welche Maßnahmen in Aussicht genommen waren, um dieser Gefahr wirksam zu begegnen. Bei der in einem viel späteren Zeitpunkt unter noch ungünstigeren Verhältnissen erfolgten Aufnahme einer Goldanleihe gelang es aber in dieser Hinsicht, die wirksamsten Sicherungen zu treffen.

Da auf Grund der seit Sommer 1922 gemachten Erfahrungen zu befürchten stand, daß die Emission einer wertbeständigen Anleihe noch eine längere Vorbereitungszeit erfordere, aber die Gesellschaft dringend neue Geldmittel brauchte, um ihre Bauten möglichst unbeeinflußt von allen finanziellen Sorgen weiterfördern zu können, plante man auch gleichzeitig die Verdoppelung bzw. sogar Verdreifachung der Stammaktien und die Aufnahme von Zwischenkrediten.

Am 6. Dezember 1922 hatte der Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Gesellschaft den Beschluß gefaßt, zur Ermöglichung einer weiteren Ausgabe von Schuldverschreibungen eine entsprechende Erhöhung des Aktienkapitals vorzunehmen. In Verfolgung dieses Beschlusses trat der Vorstand deshalb an Reich und Bayern heran. Auf einen bayerischen antrag im Reichsrat (= heute Bundesrat) hin setzte dieser am 20. Dezember 1922 für eine Beteiligung des Reichs an der neuen Aktienausgabe der Rhein-Main-Donau-AG den Betrag von insgesamt 720 Millionen Papiermark in den Haushalt der Wasserstraßenverwaltung für 1923 ein.

Im dezember 1922 trat die Gesellschaft außerdem an Reich und Bayern mit der Bitte heran, ihr für die Zeit bis zur Aufnahme einer neuen großen Anleihe die zur Fortführung der Bauarbeiten erforderlichen Mittel als Zwischenkredite zur Verfügung zu stellen. Bei der Dringlichkeit des Antrags entschloß sich die Reichsregierung - ohne zunächst ein Einvernehmen mit den an der Rhein-Main-Donau-AG beteiligten Ländern herbeizuführen und um keine Zeit zu verlieren - in den "Nachtragsetat zum Reichshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1922" ²⁵⁾ die Ermächtigung zur Ausfertigung von Reichsschatzanweisungen aufzunehmen, um diese dann der Gesellschaft für die vorüberge- hende Stärkung der Betriebsmittel zur Verfügung zu stellen, sowie bei Anleihen das Reich anstatt durch Bürgschaftsübernahme als Gesamtschuldner zu verpflichten. Diese Kredite, deren Ausgabe nach Bedarf vorgesehen war, sollten später aus den Erlösen der Gesellschaften aus Erhöhungen des Aktienkapitals und Anleihen

fließenden Mittel abgedeckt werden. Sie sollten dem Unterneh- men nur über die Zeit bis zur Emission der Goldanleihe hinweg helfen und in 6 Milliarden Schatz- anweisungen für die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft und die Neckar-Aktiengesellschaft bestehen. Die endgültige Aufnahme dieses Kredits in den Nachtragsetat bzw. seine endgültige Aufteilung zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Neckar-AG stieß aber zunächst noch auf Schwierigkeiten, weil Bayern sich noch nicht bereit erklärt hatte, ebenfalls einen gewissen Zwischenkredit dem Unternehmen einzuräumen, während das Reich dieses verlangte.

Die Verhandlungen über die Goldanleihe selbst gestalteten sich sehr langwierig, weil die beteiligten Finanzkreise vor allem hinsichtlich der Frage der dinglichen Sicherheit erhebliche Schwierigkeiten machten und außerdem noch die unbedingte Bürgschaft des Reiches und Bayerns für die Goldanleihe verlangten.

6. Stromverwertung - Monopolbestrebungen des Bayernwerkes - Der Abschluß eines Betriebsgemeinschaftsvertrages zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG.

Bei den Vorbereitungen für die Beschaffung neuer Geldmittel, sei es durch Auslandsoder Inlands- anleihen ergab sich als Hauptvoraussetzung, den Geldgebern gegenüber den Nachweis der Rentabilität der Kraftwerke, insbesondere des großen Kachletwerkes einwandfrei führen zu können.

Die Ausführung des Plans, durch Verkauf des elektrischen Stroms das Unternehmen zu finanzuieren, stieß im Laufe des Sommers 1922 deshalb auf ernstliche Schwierigkeiten, weil es zunächst nicht gelang mit der Bayernwerk-Aktiengesellschaft zu einer Verständigung zu kommen ²⁶⁾.

Bei den Verhandlungen der Rhein-Main-Donau-Aktiengeseelschaft mit den Vertretern des Bayernwerkes über gemeinsame Verwertung des elektrischen Stromes mußte natürlich von seiten der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft darauf gesehen werden Bedingungen zu bekommen, die den berechtigten Forderungen der Rhein-Main-Donau-AG Rechnung trugen. Die Verhandlungen gestalteten sich daher auch deshalb sehr schwierig, weil trotz einer starken Vertretung des Bayernwerks im Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft bei den Projektierungen das Bayernwerk keinerlei Anzeichen für eine Berücksichtigung der von der Rhein-Main-Donau-AG auszuführenden Werke erkennen ließ. So wurden z.B. während der Verhandlungen der beiden Gesellschaften vom Bayernwerk im Maingebiet unter großem Kostenaufwand Leitungen und Transformatorenstationen gebaut, obwohl doch vorauszusehen war, daß dort in kürzester Zeit große Wasserkraftanlagen der Rhein-Main-Donau-AG entstehen würden.

Im Oktober 1922 mußte die Rhein-Main-Donau-AG sogar in Erfahrung bringen, daß das Bayernwerk gelegentlich finanzieller Verhandlungen mit den Kreiselektrizitätsversorgungen Ober- und Unterfranken Verträge abschließen wollte, welche diese Unternehmen verpflichten sollten, den über die Erzeugung in eigenen Werken hinaus erforderlichen Strombedarf ausschließlich vom Bayernwerk zu beziehen. Die Rhein-Main-Donau-AG wandte sich sofort an das Staatsministerium des Innern und an den Direktor des Bayernwerks, Oberregierungsrat Obpacher und erklärte, daß derartige Monopolverträge ihrem Konzessionsvertrage widersprechen würden. Doch zeitigten diese Schritte keinerlei Erfolge. Von seiten des Bayernwerkes wurde mitgeteilt, daß die Verträge zur Zeit im Abschluß seien, nicht mehr abgeändert werden würden und auch nur Vorläufer wären für die zukünftig abzuschließenden Stromlieferungsverträge, in welchem vom Bayernwerk selbstverständlich das Belieferungsmonopol gefordert werden würde.

²⁵⁾ = Vergl. Nr. 275 der Reichsdrucksachen

²⁶⁾ = Vergl .zu diesen Ausführungen den nichtöffentlichen Bericht über die Lage der Rhein-Main-Donau-AG vom Januar 1923.

Auch von seiten des Ministerium, an das am 6. November nochmals ein Protestschreiben gesandt wurde, geschah nicht, ja es erfolgte nicht einmal eine Antwort.

Für die Vorstandschaft der Rhein-Main-Donau-AG ergab sich nach all diesen Vorgängen mit abso- luter Deutlichkeit, daß durch das Vorgehen des Bayernwerkes der Rhein-Main-Donau-AG das Recht der direkten Belieferung von Großverteilern, das durch den Konzessionsvertrag gesichert war, illusorisch gemacht werden sollte.

Nun war aber, wie wir schon des öfteren dargelegt haben, die günstige Verwertung des Stromes sowie die Sicherheit des Stromabsatzes eine Lebensnotwendigkeit für die RMD-AG, insbesondere mit Rücksicht auf die Weiterfinanzierung der angefangenen Bauten. Der Plan, die Kachletkraft für Zwecke der chemischen Großindustrie vorteilhaft und rasch zu verwerten, war nicht gelungen.

Am 17. November 1922 trat Direktor Henftling an das Großkraftwerk Franken heran und brachte demselben eine Betriebsgemeinschaft für die Verwertung des Stromes aus der Kachletwasserkraft und aus der Dampfanlage Nürnberg-Gebersdorf in Vorschlag. Der Gedanke fand beim Großkraftwerk Franken AG positive Aufnahme, da ja seine Verwirklichung sowohl dem Großkraftwerk wie der Rhein-Main-Donau-AG die Möglichkeit bot, gegenseitig den Betrieb der beiden Werke ausschlagbend zu beeinflussen und die stets Schwierigkeiten bietende gegenseitige Aufrechnung von Stromeisen zu vermeiden. Beiderseits wurden die großen Vorteile, welche die Zusammenschweißung der wirtschaftlich besten bayerischen Niederdruckwasserkraftwerkes und des größten und modernsten süddeutschen Dampfkraftwerkes restlos gewürdigt und so konnte schon am 23. November 1922 der Gemeinschaftsbetriebsvertrag abgeschlossen werden. Am 30. November wurde er dann vom elektrowirtschaftlichen und vom Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau-AG genehmigt.

Anläßlich der Beratungen über den Betriebsgemeinschaftsvertrag und die zu dessen Durchführung notwendigen Einzelverträge wurde nun verschiedentlich die Auffassung vertreten, daß dieser Vertrag ein illoyales Vorgehen gegenüber dem Bayernwerk sei und daß das Bayernwerk durch denselben in seinem Lebensinteresse geschädigt werde. Dieser Auffassung gegenüber wurde von der Rhein-Main-Donau-AG immer wieder betont, daß es sich bei den Verträgen lediglich um Ausübung des der Aktiengesellschaft zustehenden Stromverwertungsrechts handele und daß der Vertrag abgeschlossen worden sei, nachdem sich gezeigt habe, daß das Bayernwerk der RMD-AG durch Monopolverträge die Absatzmöglichkeit des erzeugten Stromes zu verhindern oder wenigsten zu erschweren suche.

Der am 23. November 1922 abgeschlossene Betriebsgemeinschaftsvertrag selbst bestimmt in § 1 die Dauer der Betriebsgemeinschaft auf 40 Jahre. Zweck der Gemeinschaft soll der gemeinsame Betrieb der Dampfkraftanlage Stein bei Nürnberg (= Gebersdorf) und des Wasserkraftwerks Kachlet bei Passau sein.

Zur Durchführung der Betriebsgemeinschaft soll eine GmbH gebildet werden, an der die beiden Unternehmungen mit je 50 Prozent beteiligt sein sollen. Als Gesellschaftskapital waren 100.000 Mark in Aussicht genommen.

Nach § 3 soll zur Stromerzeugung in erster Linie das Kachletwerk herangezogen werden. Soweit dessen Leistung nicht ausreicht, soll die Dampfanlage betrieben werden, soferne der Zusatzstrom nicht günstiger von anderer Seite (Bayernwerk) bezogen werden könne. Das Großkraftwerk Franken wird als Großabnehmer der Betriebsgemeinschaft auftreten. Der Strom muß an das Großkraftwerk Franken zu Bedingungen geliefert werden, die wesentlich günstiger sind, als wenn das Großkraftwerk den benötigten Strom im Dampfkraftwerk Stein-Gebersdorf erzeugen würde.

Nach § 11 soll der Vertrag erst nach Genehmigung durch die beiden Aufsichtsräte in Kraft treten.

Die zur Durchführung des Vertrages noch nötigen Einzelverträge soll im gegenseitigen Einvernehmen bis spätestens 1. Februar 1923 abgeschlossen werden.

Durch diesen Betriebsgemeinschaftsvertrag erhielt das Großkraftwerk Franken in ähnlicher Weise wie die südbayerischen Stromverteiler (= Versorgungsunternehmen) eine

außerordentlich wertvolle Wasserkraftbasis, die Rhein-Main-Donau-AG aber das zukunftsreichste und aufnahmefähigste Absatzgebiet, nämlich Nürnberg, Fürth und Mittelfranken für ihr größtes Wasserkraftwerk, so daß den beiderseitigen Interessen in möglichst vollkommener Weise Rechnung getragen war.

Um den Bestand dieses Vertrages entstanden in der Folgezeit noch ernste Kämpfe, aber er zeitigte auch schon vor einer Möglichkeit seiner praktischen Durchführung große Vorteile, die, wie weiter unten dargetan wird, bestimmenden Einfluß auf die Weiterfinanzierung des Rhein-Main-Doau Unternehmens hatten.

7. Der Abschluß des Bauvertrages der Gesellschaft im Dezember 1922.

Ein Zeichen für das starke Vertrauen in die Durchführbarkeit des großen Werkes war es, daß trotz aller finanziellen Nöte und der trostlosen wirtschaftlichen Lage, über den Bauvertrag laufend weiter verhandelt worden war; seine Fassung hatte sich - wie schon oben erwähnt - aus beamtenrecht- lichen Gründen immer wieder verzögert. Im Dezember 1922 endlich konnte man zum Abschlußdes Vertrages schreiten ²⁷⁾.

²⁷⁾ = Der Vertrag war genehmigt worden von der RMD-AG am 30. Oktober 1922, vom Reichsverkehrsminister am 1. Dezember, vom Bayerischen Staatsministerium des Innern am 18. Dezember und vom Badischen Arbeitsministerium am 28. Dezember 1922.

Wir lassen den Vertrag im Wortlaut folgen:

"Vertrag zwischen dem Reiche, Bayern und Baden einerseits und der Rhein-Main-Donau-Aktien- gesellschaft in München - im folgenden "Gesellschaft" genannt - andererseits über die Bau-Aus- führung der Großschifffahrtsstraße Aschaffenburg-Passau (Grenze) und Kelheim-Ulm und über die Errichtung der Kraftwerke (Bauvertrag)".

I. Abschnitt -Grunderwerb

- 1. Das Reich und Bayern stellen der Gesellschaft an denjenigen Stellen des Mains, der bayeri- schen Donau und der sonstigen Flußläufe, für die der Gesellschaft die Erlaubnis zur Benutzung des Wassers und des Flußbettes erteilt werden wird, die den Wasserstraßen- und Flußbauver- waltungen gehörenden Grundstücke, grundstücksähnlichen Rechteund Dienstbarkeiten, die zur Ausführung der Schiffahrtsstraße und ihrer Nebenanlagen erforderlich sind, unentgeldlich zur Ver- fügung. Bezüglich derjenigen Grundstücke, grundstücksähnlichen Rechte und Dienstbarkeiten, die für die Bauausführung bereits erworben sind, gelten die Bestimmungen unter Abschnitt 1, Ziffer 2 des Konzessionsvertrages.
- 2. Soweit Grundstücke, grundstücksähnliche Rechte und Dienstbarkeiten der in Ziffer I bezeichne- ten Art zur Ausführung der Wasserkraftwerke und ihrer der Kraftgewinnung dienenden Nebenanla- gen erforderlich sind, werden sie der Gesellschaft auf ihr Verlangen unentgeldlich zum Eigentum übertragen oder abgetreten.
- 3. Baden übernimmt die in Ziffer 1 und 2 aufgeführten Verpflichtungen gegenüber der Gesell- schaft, behält sich aber vor, für die Überlassung seiner beim Lande verbliebenen Grundstücke, grundstücksähnlichen Rechte und Dienstbarkeiten eine Entschädigung zu verlangen.
- 4. Grundstücke, grundstücksähnliche Rechte und Dienstbarkeiten, die außer den in Ziffer 1 genannten ganz oder zum Teil für die Schiffahrtsstraße und ihrer Nebenanlagen sowie ihrer Unterhaltung erforderlich sind, wird die Gesellschaft im Namen des Reiches unmittelbar für dieses erwerben.

Aus den nur zum Teil für die Schiffahrtsstraße und ihrer Nebenanlagen dienenden Grundstücken sind für andere Zwecke dienenden Teile baldmöglichst auszuscheiden und in das Eigentum der Gesellschaft auf deren Kosten zu übertragen. 5. Das Reich wird die ihm durch § 1 des Reichsgesetzes vom 3. August 1920 (RGB S.1613) ver- liehenen Rechte zur Einziehung und Beschränkung des Eigentums und der Rechte an Grund- stücken auf Antrag der Gesellschaft zu ihren Gunsten und auf ihre Kosten ausüben und sich im Verfahren durch die Gesellschaft vertreten lassen.

Das Reich, Bayern und Baden erkennen die Gesellschaft als gemeinnützige Vereingung im Sinne des § 2 dieses Gesetzes an.

Bayern und Baden werden der Gesellschaft jede nach den landesrechtlichen Bestimmungen mö- gliche Unterstützung zum Erwerb oder zur Belastung von Grundeigentum gewähren.

- 6. Die auf Grund des § 5 des Reichsgesetzes vom 3. August 1920 zu erzielenden Einnahmen fließen der Gesellschaft zu.
- II. Abschnitt. Entwurf und Ausführung der Bauvorhaben
- 7. Die Gesellschaft stellt die allgemeinen und Einzelentwürfe für die Ausführung der Bauvorhaben auf. Die Gesellschaft legt die allgemeinen Baupläne und die Entwürfe der einzelnen Bauanlagen für die Herstellung der Schiffahrtsstraße und der wasserbaulichen Teile der Kraftwerke dem Reichs- verkehrsminister vor. Die Einzelentwürfe haben alle Angaben und Hauptabmessungen zu enthal- ten, die zur Beurteilung der hauptsächlichsten Anlageteile notwendig sind. Die Einzelentwürfe für die Herstellung der Schiffahrtsstraße und der wasserbaulichen Teile der Kraftwerke werden vom Reichsverkehrsminister im Einvernehmen mit der Gesellschaft baldigst nach Vorlage festgestellt.
- 8. Die Schiffahrtsstraße und die wasserbaulichen Teile der Kraftwerke sind nach den festgestellten Einzelentwürfen auszuführen. Bei wesentlichen Abweichungen, die sich bei der Bauausführung als wünschenswert oder notwendig erweisen, muß von der Gesellschaft das Einvernehmen mit dem Reichsverkehrsminister herbei geführt werden.
- 9. Der Reichsverkehrsminister hat jederzeit das Recht, von der Gesellschaft über den Stand der Bauten und die Einhaltung der festgestellten Pläne auch durch Kommissare Auskunft zu verlangen.
- 10. Die Gesellschaft ist Bauherr für die Ausführung der von ihr gemäß § 2 der Satzungen durchzu- führenden Bauvorhaben.
- 11. Die Gesellschaft wird die Einzelentwürfe durch die zuständigen bayerischen örtlichen unteren Wasserstraßenbehörden, die die Bezeichnung Neubauämter erhalten, herstellen zu lassen.

Diese werden von der Gesellschaft angehalten werden, bei der Entwurfsbearbeitung rechtzeitig mit den übrigen Landesbehörden sich zu benehmen, um berührte Belange des Landes möglichst Rechnung tragen zu können.

Die Gesellschaft wird die Bauleitung für die Wasserbauten zur Herstellung der Schiffahrtsstraße und der wasserbaulichen Teile der Kraftwerke, soweit letztere mit der Schiffahrtsstraße in unmittelbarem Zusammenhang stehen, den Neubauämtern übertragen. Die gesellschaft hat das Recht, den Neubauämtern auch die Ausarbeitung der Entwürfe und die Bauleitung für ihre sonstigen Bau- vorhaben zu übertragen. Die Fortführung der Niederwasserregulierung an der Donau von Regensburg bis Passau wird von der Gesellschaft den Straßen- und Flußbauämtern Regensburg und Deggendorf übertragen.

12. Die Neubauämter bleiben staatliche Behörden, werden aber, solange sie mit Ausarbeitung der Entwürfe und der Bauleitung beschäftigt sind, ausschließlich der Gesellschaft zur Verfügung gestellt und erhalten ihre Weisungen nur vom Vorstande der Gesellschaft. Die staatlichen Beamten der Neubauämter bleiben Staatsbeamte. Die

Gesellschaft hat das Recht, den Neubauämtern zu ihrer Unterstützung Vertragsangestellte der Gesellschaft zuzuteilen.

Die Bestimmungen gelten sinngemäß auch für die Straßen- und Flußbauämter Regensburg und Deggendorf hinsichtlich der Niederwasserregulierung (Ziffer 11 Absatz 3).

In die Neubauämter und in die Verwaltung der Gesellschaft werden auf Wunsch Badens Beamte oder Angestellte der Badischen Wasserbauverwaltung in entsprechender Zahl nach näherer Vereinbarungberufen werden. Baden gestattet, daß das Neubauamt Aschaffenburg auch für die badische Strecke des Mains die Bauleitung erhält.

13. Die Gesellschaft bestellt ein aus dem Kreise der ingenieurbautechnisch voll ausgebildeten Be- amten Bayerns entnommenes Vorstandsmitglied. Dieses Vorstandsmitglied steht hinsichtlich seiner Tätigkeit den übrigen Vorstandsmitgliedern gleich.

Bayern wird das bautechnische Vorstandsmitglied zum direkten Dienstvorgesetzten der in den Neubauämtern tätigen Beamten bestellen und diese Behörden und Beamten anweisen, auschließlich den Weisungen der Gesellschaft nachzukommen. Bayern wird der Gesellschaft auf ihr Verlangen die zur Unterstützung des bautechnischen Vor- standsmitgliedes erforderlichen Beamten zur Verfügung stellen.

- 14. Der Reichsverkehrsminister und die Bayerischen und Badischen Ministerien werden das was- serbautechnische Vorstandsmitglied der Gesellschaft, die Neubauämter oder deren Beamte sowie die Straßen- und Flußbauämter hinsichtlich der Niederwasserregulierung nicht unmittelbar mit Wei- sungen versehen, sondern ihr Ersuchen an den Vorstand der Gesellschaft richten. Die Gesell- schaft wird dafür Sorge tragen, daß die verantwortliche Bearbeitung der auf den Ausbau der Schiff- fahrtsstraße und der wasserbaulichen Teile der Kraftwerke sich beziehenden Angelegenheiten in erster Linie durch das bautechnische Vorstandsmitglied erfolgt.
- 15. Die Gesellschaft hat Bayern die ihm durch die Überlassung der Neubauämter sowie Straßen- und Flußbauämter entstehenden Kosten in voller oder anteiliger Höhe zu erstatten.

Die Gesellschaft darf an die staatlichen Beamten der Neubauämter Zulagen zu deren staatlichen Bezügen nur im Einvernehmen mit Bayern gewähren.

- 16. Treten Staatsbeamte, die nicht den Neubauämtern zugeteilt werden, in die Verwaltung der Gesellschaft über, so haben sie, mit Ausnahme des bautechnischen Vorstandsmitgliedes, aus dem Staatsdienst auszutreten und werden ausschließlich Beamte der Gesellschaft. Die Rechte dieser Beamten gegenüber dem Staate sowie gegenüber der Gesellschaft werden durch besondere Ver träge geregelt. Der Staat wird den Beamten insbesondere auf eine gewisse Reihe von Jahren das Recht zusichern, bei Auflösung des Dienstverhältnisses mit der Gesellschaft wieder in den Staatsdienst zurückzutreten, wobei den Beamten die vor dem Übertritt zur Gesellschaft erworbenen Rechte von Bayern und Baden gewährleistet werden.
- 17. Werden in Bayern oder Baden an Stelle der in Betracht kommenden Neubauämter reichsei- gene Wasserstraßenbehörden errichtet, so tritt das Reich an Stelle Bayerns und Badens in die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage ein, und die Gesellschaft ist verpflichtet, den Eintritt des Reiches gegen sich wirken zu lassen. Inwieweit das Reich in die sich aus Ziffer 16 ergebende Pflicht zur Rücknahme der Beamten eintritt, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.
- III. Abschnitt Unterhaltung der Wasserstraße durch die Gesellschaft während der Bauzeit
- 18. Die Verwaltung und Unterhaltung der vom Neubau wesentlich beeinflußten Strecken der Wasserstraßen können den für die Gesellschaft tätigen Behörden übertragen werden.

Die hierdurch entstehenden sachlichen und persönlichen Koste, für die Pauschsummen festgesetzt werden können, werden vom Reiche der Gesellschaft erstattet.

IV. Abschnitt – Schlußbestimmungen

19. Die Gesellschaft wird den 1. Abschnitt dieses Vertrages auf ihre Kosten notariell beurkunden lassen und trägt die etwa fälligen Kosten und Stempel. Sollten sich aus dem Vertrage Unzuträglichkeiten ergeben, so bleiben weitere Verhandlungen zwischen den Beteiligten wegen Änderung des Vertrages vorbehalten".

Die wichtigste Bestimmung des Vertrages ist wohl die, daß die Bauleitung und Bauausführung vollkommen der Gesellschaft vorbehalten bleiben. Um diese fraglichen Bestimmungen waren schon bei den Verhandlungen heftige Kämpfe entbrannt. Die Aufnahme dieser Bestimmungen in den endgültigen Vertrag waren daher für Bayern ein unbestreitbarer Erfolg. Dieser Erfolg ist umso größer, als es nicht gelungen war, für die Neckar Aktiengesellschaft eine ähnlich günstige Vertragsbestimmung zu treffen; vielmehr steht in Württemberg die Neckar-Baudirektion als selbst- ständige, unmittelbare Reichsbehörde neben der Neckar Aktiengesellschaft.

8. Die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1922/23.

Über die Inangriffnahme und Fortführung der Bauanlagen ²⁸⁾ im Jahre 1922 haben wir bereits oben kurz berichtet.

²⁸⁾ = Vergl. Bericht des Vorstandes über das 1. Geschäftsjahr 1922

Im Laufe des Jahres hatten die Bauarbeiten bei Viereth gute Fortschritte gemacht, sodaß gegen Ende des Jahres mit dem Betonieren der Fundamente begonnen werden konnte und Aussicht bestand, die Anlage bis Mitte 1924 betriebsfertig herzustellen. Ebenso waren auch die Arbeiten an der Kachletbaustelle rüstig vorwärts gegangen. Am Ende des Jahres 1922 waren hier die Erdarbei ten auf der linken Seite des Flusses in vollem Gange. Auf der rechten Seite war die Baustelleneinrichtung im großen Ganzen erledigt. Außerdem hatte man mit den Vorarbeiten für die beiden Wehröffnungen begonnen. Während dieser Bautätigkeit war auch die Projektierung des Kanals selbst eifrig weitergeführt worden. Über die Linienführung bei Nürnberg und Bamberg hatten mit den Interessenten eingehende Verhandlungen stattgefunden, die zu einer gewissen Einigung geführt hatten.

Die finanzielle Entwicklung des Unternehmens haben wir in den vorangehenden Abschnitten ausführlich behandelt.

Rückblickend bemerken wir zur Finanzlage noch folgendes: Das 900 Millionen Papiermark betragende Aktienkapital war bei der Gründung mit 25 Prozent einbezahlt und im Laufe des Geschäftsjahres bis auf den Betrag von 23.626.814,46 PMK voll bezahlt worden ²⁹⁾. Ausserdem hatte die Gesellschaft noch bei Beginn des Jahres zur Verstärkung der aus dem Aktienkapital für die Bauten zur Verfügung stehenden Mittel eine 5prozentige Anleihe im Gesamtbetrag von 600 Millionen PMK zur Zeichnung aufgelegt, die binnen einer Woche überzeichnet worden war.

Trotzdem gestaltete sich die Finanzlage des Unternehmens im ersten Geschäftsjahr - wie wir oben schon erörtert haben - sehr ernst, da sie unter dem ständig wachsenden Druck der fortschreitenden Geldentwertung stand. Die finanzielle Lage der Gesellschaft zur Jahreswende 1922/23 erse- hen wir am besten aus der Bilanz, sowie der Gewinn- und Verlustrechnung der Gesellschaft für den 31. Dezember 1922, die wir umstehnd folgen lassen.

²⁹⁾ = Vergl. Bericht der RMD-AG über das erste Geschäftsjahr bis 31. Dezember 1922

Über die Gewinn- und Verlustrechnung ist folgendes zu bemerken:

Die Einzahlung des vom Aktienkapital noch ausstehenden Betrages von 23.626.814,46 Papiermark erfolgte zu Anfang des Geschäftsjahres 1923. Der nicht durch 1000 teilbare Betrag des bei Schluß des Geschäftsjahres noch nicht einbezahlten Aktienkapitales war damit zu erklären, daß ein Aktionär bei der Vollzahlung des Aktienkapitals im Einverständnis mit der Gesellschaft eine Gegenrechnung von Forderungen an die Gesellschaft vorgenommen hatte. Der Posten "Anlagen im Bau" enthielt die auf Rechnung der Rhein-Main-Donau-AG bis zum Ende des Berichtsjahres ausgeführten Bauten, zuzüglich der Bauten, welche auf Rechnung des Reiches ausgeführt und dann unter Erstattung der vom Reich aufgewendeten Kosten von der Gesellschaft übernommen und fortgeführt worden waren.

Die der Bilanz beigegebene Gewinn- und Verlustrechnung ist mit Recht als "Unkostenaufteilungskonto" bezeichnet, weil die Gesellschaft über Einnahmen aus werbenden Betrieben nicht verfügte und deshalb das Saldo aus Ausgaben für Zinsen, Finanzierungsunkosten, Verwaltung, Steuern einerseits und aus Zinseinnahmen andererseits im Betrage von 73.534.995,59 PMK auf Bauanlagenkonto zu aktivieren war.

Die wirtschaftliche Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1922/23 war demnach trostlos

Das Gesellschaftskapital, das bei Gründung der Gesellschaft 1,5 Milliarden Papiermark betragen hatte (900 Millionen PMK Aktienkapital und 600 Millionen PMK Schuldverschreibungen) und das nach der oben gemachten Aufstellung für den ersten Bauabschnitt hätte ausreichenkönnen, war unter dem Druck der Geldentwertung im Laufe des 1. Geschäftsjahres aufgezehrt worden ³⁰⁾.

³⁰⁾ = Dies ist durchaus verständlich, wenn man berücksichtigt, daß die Dollarparität bei Gründung der Gesellschaft 200 Pmk = 1 US-Dollar und am Ende des 1. Geschäftsjahres 7600 PMK für 1 US-Dollar betrug, also der Goldwert der Papiermark auf ¹/₃₈ des Anfangswertes gesunken war.

So schien denn die Durchführung des Rhein-Main-Donaukanals am Ende des Jahres 1922 infolge der eingetretenen Geldentwertung ernstlich gefährdet, da die bloße Fertigstellung der bereits begonnenen Bauarbeiten allein schon große Mittel erforderte, die aber nicht mehr vorhanden waren.

Die Bemühungen des Vorstandes der Gesellschaft mußten daher im neuen Jahre darauf gerichtet sein, eine vollkommene Neufinanzierung des großen Unternehmens in die Wege zu leiten.

9. Der Fortgang der Finanzierungsverhandlungen anfangs 1923. - Die Schaffung der dinglichen Sicherheit für die Goldanleihe.

Bekanntlich wurden in den letzten Monaten des Jahres 1922 angesichts des durch die fortschrei tende Inflation ständig stark wachsenden Geldbedarfs zwar allgemein zugegeben, daß eine durchgreifende Konsolidierung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft unbedingt nötig war, doch hatte sich die Erkenntnis von der unabweisbaren Notwendigkeit einer wertbeständigen Anleihe durchaus noch nicht in allen am Unternehmen beteiligten Kreisen durchgesetzt. War doch in der Sitzung des Wirtschaftsund Verwaltungsausschusses vom 4. Oktober 1922 sogar darüber verhandelt worden, ob nicht zur Einschränkung des Geldbedarfes der Bau des großen Kachletwerkes unterbrochen und an dessen Stelle kleinere Bauten am Main ausgeführt werden sollen. Angesichts der Bedenken einflußreicher Kreise gegen eine wertbeständige Anleihe bestand für den Vorstand wenig Hoffnung, deren Emission baldigst durchführen zu können. Der weitere Geldzufluß mußte aber bis dahin gesichert werden. Die Mittel aus der Resteinzahlung von 75 Prozent des Stammaktienkapitals konnten - wie bereits früher erwähnt - für die Gesellschaft nur eine vorübergehende Hilfe bedeuten. Ebenso waren auch die von Reich und Bayern im Dezember ange- forderten und Anfang 1923 der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Zwischenkredite nur als ein vorübergehender Finanzierungsbehelf gedacht ³¹⁾.

31) = Die Gesellschaft hatte bekanntlich im Dezember 1922 von Reich und Bayern auch Zwischenkredite für die Fortfüh- rung der Bauarbeiten angefordert. Am 22. Januar 1923 stellte das Reich erstmals einen solchen Kredit in Höhe von 500 Millionen PMK zur Verfügung. Weitere Kredite im Betrage von 1,0 Milliarden PMK folgten am 12. Februar 1923 und von 1,35 Milliarden PMK am 13. März 1923. Bayern stellte der Gesellschaft erst am 26. März 1923 Kredite von 200 Millionen PMK und am 3. August 1923 von 622,7 Millionen PMK zur Verfügung. Diese von Reich und Bayern gewährten Zwischen- kredite wurden von der Gesellschaft aus Mitteln der 1. Goldanleihe-Emission wieder zurückbezahlt.

Bei den weiteren Beratungen über die Ausgabe einer Goldanleihe wurde von den Banken besonderes Gewicht auf folgende Punkte gelegt:

- 1. Bei Ausgabe einer Goldanleihe soll das Aktienkapital der Gesellschaft wesentlich erhöht und die neuen Aktien von Reich und den Ländern übernommen werden.
- 2. Reich und Bayern sollen die gesamtschuldnerische Bürgschaft für die Anleihe übernehmen.
- 3. Für die Anleihe muß eine ausreichende dingliche Sicherheit geschaffen werden, entweder durch Verpfändung eines wertbeständigen Besitzes oder eines bereits im Betrieb befindlichen ertragbringenden, genügend leistungsfähigen Unternehmens. Als wünschenswert wurde auch die finanzielle Verbindung mit anderen großen Wasserkraftunternehmungen, deren Bau schon kurz vor der Vollendung stehe, bezeichnet.

Leider drohten aber von der bayerischen Regierung infolge der angespannten Finanzlage Bayerns für die weitere Finanzierung des Unternehmens ernste Schwierigkeiten. Der Rhein-Main-Donau Aktiengesellschaft war mämlich von Seiten der bayerischen Staatsre- gierung mitgeteilt worden, daß eine Beteiligung Bayerns an der weiteren Finanzierung der Gesellschaft erst möglich sei, wenn die Mittel zur Fertigstellung des Walchenseekraftwerks, der Ausbau der Mittleren Isar und des Bayernwerks vollständig sichergestellt wären. Die beteiligung an einer Goldanleihe war von der bayerischen Regierung als zu riskant für den Anleihenehmer und den Anleihebürgen abgelehnt worden.

Gegen diese Stellungnahme der Regierung hatte sich die Rhein-Main-Donau-AG in einem Schreiben vom 2. Januar 1923 gewandt. In diesem Schreiben war darauf hingewiesen worden, daß von den Bedingungen, die jetzt plötzlich von der Regierung gestellt worden seien, weder jemals bei den Vorverhandlungen zwecks Gründung der Aktiengesellschaft, noch auch in den Verträgen zwischen Reich und Bayern mit der Rhein-Main-Donau-AG die Rede gewesen sei. Würde der geltend ge- machte Vorbehalt aufrecht erhalten werden, so würde dadurch nicht nur der geltende Staats- und Gesellschaftsvertrag außer Kraft gesetzt werden, sondern es würde auch der ganze finanzielle Unterbau der Gesellschaft erschüttert werden.

Bezüglich der Vorbehalte der Regierung gegen die Goldanleihe war im gleichen Schreiben aus- geführt worden, daß dieselben keineswegs zutreffend seien. Das schreiben hatte dargelegt, eine Goldanleihe sei dort am Platze, wo das Produkt des Unternehmens stets Goldwerte darstelle.

Zur Begründung für diese Behauptung war darauf hingewiesen worden, daß die Produkte von Wasserkraftanlagen bei wirtschaftlicher Verwaltung wertbeständig seien, weil sich der Wert der erzeugten Energien nach den vom Weltmarktpreis beeinflußten Kohlepreisen richte. Durch den Betriebsgemeinschaftsvertrag mit dem Großkraftwerk Franken sei der Gesellschaft ein Strompreis garantiert, der sich stets nach dem Kohlenwert richte und daher eine gute Rentabilität der Kachletwasserkraft gewährleiste.

Trotz der Schwierigkeiten, die von Seiten der bayerischen Regierung der Ausgabe einer Goldan- leihe noch entgegengesetzt wurden, arbeitete man zielbewußt an der Beschaffung der Unterlagen für diese Anleihe. Die emission einer Goldanleihe, die eine der ersten war, die damals in Deutschland überhaupt aufgelegt wurden, mußte natürlich genauestens vorbereitet werden. Man war sich darüber klar, daß der Zeichnungskurs nicht ein von vorneherein fester sein konnte, sondern daß er erst am Tage der Einzahlung festgestellt werden dürfte. Ferner mußte man darauf sehen, die einbezahlten Gelder sofort wertbeständig anzulegen, sei es nun in Deviesen oder in Sachwerten, z.B. in wertbeständigen Baumaterialien. Den Hauptvorteil einer Goldanleihe

sah man bei all diesen Erwägungen darin, daß die Zeichnungslust des Publikums, das allmählich immer stürmischer nach einer wertbeständigen Anlagemöglichkeit seines Kapitals rief, angeregt werden würde. Man sagte sich aber auch, daß Schwankungen des Papiermarkkurses die mit der einzelnen Goldmenge bzw. deren wertbeständigen Ersatzmitteln hergestellten, auf Goldbasis kalkulierten Bauten nicht beein- flußen könnten. Schließlich rechnete man damit, daß bei der auf Goldmark eingestellten Geschäftsführung die Verzinsungsbeträge auch bei steigender Papiermark nie eine unvorhersehbare Höhe erreichen könnten.

Die Gesellschaft kam also auf Grund der angestellten Untersuchungen und der stattgefundenen Besprechungen zu dem Ergebnis, daß das Risiko bei einer Goldmarkanleihe viel geringer war als bei einer Papiermarkanleihe.

Neben der Schwierigkeit, Bayern zur Beteiligung an der weiteren Geldbeschaffung zu bewegen, war es auch sehr schwer, die Forderung der Banken auf eine dingliche Sicherheit für die Anleihe zu erfüllen.

Großzügigerweise sprang hier die Großkraftwerk Franken AG unter Führung ihres Aufsichtsratsvorsitzenden, Oberbürgermeister Dr. Luppe, Nürnberg, ein. Dieses Unternehmen erklärte sich bereit, eine Reallast bis zu 12 Millionen Goldmark auf seine Gesamtanlagen zu Gunsten der Rhein-Main-Donau-AG eintragen zu lassen. Anläßlich einer Finanzausschusssitzung des Großkraftwerks Franken vom 16. Januar 1923 wurden einige Richtlinien für die Übernahme der Reallast seitens des Großkraftwerks Franken in Aussicht genommen, die sich vor allem mit der Höhe der Reallast (bis zu 12 Millionen Goldmark), mit dem

Anteil an dem Ergebnis der wertbeständigen Anleihen (1 Million Goldmark zur Fertigstellung der Erweiterung und zur Abstoßung der vorhandenen Schulden) und mit der Dauer der Reallastbelas- tung (in der Hauptsache bis zur Inbetriebnahme des Kachletwerkes) beschäftigen.

Als Voraussetzungen für die Übernahme der Reallast der Großkraftwerk Franken AG wurden folgende Punkte festgestellt:

- a) die Rhein-Main-Donau AG muß als Erstschuldnerin der Gesamtanleihe auftreten,
- b) das Reich und Bayern müssen die gesamtschuldnerische Bürgschaft übernehmen,
- c) bei Beteiligung der Walchenseewerk AG, Mittlerer Isar AG und der Reichswerke an der Alz und am Inn muß der Verteilungsschlüssel für das Ergebnis der Anleihe derart gewählt werden, daß die Rhein-Main-Donau-AG und das Großkraftwerk Franken zusammen mindestens 12 Millionen Goldmark erhalten,
- d) die Rhein-Main-Donau-AG muß in der Betriebsgemeinschaft dafür eintreten, daß nach Inbetriebnahme der Großschifffahrtsstraße vom Main her bis Nürnberg der Abgabenschlüssel gemäß dem Betriebsgemeinschaftsvertrag vom 23. November 1922 von 1: 1,7 auf 1: 1 für das Großkraftwerk Franken und die Rhein-Main-Donau-AG abgeändert wird,
- e) den anderen Unternehmungen, die ebenfalls eine Reallast für die Anleihe eintragen lassen, dürfen keine günstigeren Bedingungen als dem Großkraftwerk Franken eingeräumt werden,
- f) bei Freigabe der Reallasten soll das Großkraftwerk Franken zeitlich an erster Stelle stehen.

Bei den vorhergehenden Besprechungen mit der bayerischen Regierung über die wertbeständige Anleihe und über den Geldbedarf der Wasserkraftunternehmungen des bayerischen Staates trat der bayerische Minister des Innern, Dr. Schweyer, dafür ein, daß die Rhein-Main-Donau-AG zusammen mit der Walchensee AG, der Mittleren Isar AG und der Bayernwerk AG eine solche Anleihe aufnehmen und daß dabei als Anleihenehmerin die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft auftreten solle ³²⁾. Nach dem Vorschlag Dr. Schweyers solle die Rhein-Main-Donau-AG aus den Erträgnissen der Anleihe den rein staatlichen bayerischen Werken entsprechende Mittel abgeben und die Darlehnsnehmer sollten nach erfolgter Inbetriebnahme ihrer Werke die erhaltenen Mittel wieder an die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft zur Weiterförderung der Bauten

derselben zurückgeben. Zum Zwecke der dinglichen Sicherung für die Anleihe sollten die Unternehmungen sämtlicher Werke mit Reallasten belegt werden. Die vertreter der Rhein-Main-Donau-AG erklärten sich sofort zu einem derartigen Zusammengehen bereit, auch der Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau-AG stimmte zu.

³²⁾ = Vergl zu diesen und folgenden Ausführungen den Bericht von Mitte januar 1928 über die Lage der Rhein-Main- Donau-AG -a.a.O.

Aber damit war die künftige Finanzierung des großen Werks noch keineswegs gesichert, sondern hing nach wie vor von dem Entgegenkommen des bayerischen Staates ab. Denn bis zur Emission der Goldanleihe war die Rhein-Main-Donau-AG gezwungen, mit den oben erwähnten Zwischenkre- diten zu arbeiten und hier hatte doch das Reich die Bedingungen gestellt, daß auch Bayern sich an dieser Kreditaktion beteiligen müsse. So war es denn zu Beginn des Jahres 1923 tatsächlich fraglich, ob das Unternehmen weitergeführt werden konnte oder ob der ganze Großschifffahrtsgedanke durch den Zusammenbruch der Rhein- Main-Donau-Aktiengesellschaft auf Jahrzehnte hinaus diskreditiert und in seiner Durchführung un- möglich gemacht werden sollte. Einzig und allein von Bayern hing es ab, ob die eben geschilderten Folgen eintreten würden oder nicht, und man muß sich wundern, daß Bayern so lange alle möglichen Bedenken ins Feld führte und daß es ihm nicht gelang die Interesssen der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft mit denen der in absehbarer Zeit fertiggestellten südbayeriWasserkraftwerke zu vereinigen.

Und dabei hatte doch Bayern stets das leuchtende Vorbild des viel kleineren Württembergs und seiner opferwilligen Unterstützung der Neckar Aktiengesellschaft vor Augen!

Die zögernde Haltung Bayerns war umso unverständlicher, wenn wir bedenken, daß Bayern eigentlich gar nicht viel zu leisten hatte. Keine Opfer wurden gefordert, nein, es wurde lediglich verlangt:

- a) Beteiligung an der Vermehrung des Aktienkapitals,
- b) grundsätzliche, wenn auch nur geringe Beteiligung an dem vom Reich bereits gewährden Zwischenkredit,
- c) eine erst noch festzusetzende anteilmäßig zu übernehmende Bürgschaft für die neue Anleihe.

Entsprach Bayern diesen drei Forderungen, so war die endgültige Durchführung der Großschifffahrtsstraße gesichert, entsprach sie ihnen nicht, so war all die bisher geleistete, jahrzenhntelange Arbeit umsonst gewesen.

Während jetzt allseits Bestrebungen im Gange waren die bayerische Regierung zur Aufgabe ihrer Zurückhaltung in den drei genannten Punkten zu veranlassen, war der Arbeitsausschuß eifrig bemüht, seine Vorarbeiten für die erste wertbeständige Anleihe abzuschließen. Am 6. Januar 1923 hielt der Arbeitsausschuß eine Sitzung ab, in der der Vorsitzende, Geheimrat Abgeordneter Held, darauf hinwies, daß die Verhandlungen über Auflegung einer wertbeständigen Anleihe dahin geführt hätten, daß das Reichsverkehrsministerium und das Reichsfinanzministerium nunmehr grundsätzlich keine Bedenken gegen die Übernahme der Reichsgarantie für eine wertbeständige Anleihe hätten, daß aber von der bayerischen Staatsregierung in dieser Frage eine Entscheidung noch nicht getroffen worden sei. Im Verlauf dieser Sitzung wies Abgeordneter Dr. Held noch darauf hin, daß die Emission dieser Anleihe möglichst beschleunigt werden müsse, daß es aber fraglich erscheine, ob das Großkraftwerk Franken, das sich selbst als Grundlage der Finanzierung ange- boten hatte, zur Erstellung der dinglichen Sicherheit ausreichen würde. Er hielt dagegen ein Zu- sammengehen der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft mit den bayerischen Wasserkraftwerken, für das Direktor Henftling bereits im Mai 1922 eine größere Abhandlung ausgearbeitet hatte, für wünschenswert und möglich.

Als Ergebnis dieser Sitzung wurde dann auf Antrag des Vorsitzenden Geheimrat Dr. Held einstimmig folgender Beschluß gefaßt:

"Der Arbeitsausschuß schlägt dem Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß vor zu beschließen:

- 1. der Vorstand wird beauftragt in kürzester Zeit den Vollaufsichtsrat und die Generalversammlung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft mit dem Antrag einzuberufen, die Aufnahme einer Goldanleihe zu beschließen;
- 2. der Vorstand wird ferner beauftragt auf kürzestem Weg Verhandlungen zur Bildung einer Interessengemeinschaft aller bayerischen Großkraftwerke zu dem Zwecke gemeinsamer Finanzierung einzuleiten".

Das Zusammengehen der verschiedenen großen Wasserkraftunternehmungen scheiterte aber trotz der Befürwortung durch den Minister des Innern und trotz der Beschränkung auf reine Geldbeschaffungsangelegenheiten an dem Verhalten der Vertreter der Walchenseewerk AG, der Mittleren Isar und der Bayernwerk AG, die das Zusammengehen als nicht zweckmäßig und als für die bayerischen Interessen schädlich bezeichneten.

Die vom Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau AG beschlossenen Verhandlungen über eine gemeinsame Finanzierung der großen Wasserkraftanlagen mußten angesichts dieser Stellungsnahme als vergeblich abgebrochen werden; auch war es demzufolge nicht möglich, die von den Banken gewünschte breitere Basis für eine dingliche Sicherheit zu erhalten. Außerdem konnte sich die bayerische Regierung nicht entschließen, einer Verpfändung von bayerischem Staatswaldbesitz zu Gunsten einer Anleihe der Rhein-Main-Donau-AG zuzustimmen, wie sie von den Banken ebenfalls angeregt war.

Um die bayerische Regierung von ihrer ablehnenden Haltung gegen die wertbeständige Anleihe abzubringen, überreichte die Rhein-Main-Donau-AG dem Finanzminister um die Mitte des Monats Januar eine Denkschrift über: "Die Anleihe der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft".

Die Denkschrift beschäftigt sich zunächst mit den Fehlern, welche bei den bisher ausgegebenen oder angekündigten sogenannten wertbeständigen Anleihen, vor allem bei der zur Zeichnung auf- gelegten Serie der 5prozentigen Kohlenwertanleihe des Badenwerkes gemacht worden waren.

Als Hauptaufgabe der geplanten Goldanleihe stellte die Denkschrift fest 33).

"1. Verzinsung und Rückzahlung der Anleihe sollten von den Währungsschwankungen unabhängig sein und den Goldwert zur Grundlage haben, den die Anleihe bei ihrer Ausgabe hat.

Hierdurch sollten der Anleihe weite Käuferschichten gewonnen werden.

- 2. Durch die Goldanleihe sollte das große Risiko vermieden werden, das für den Schuldner und die Bürgen (Reich und Bayern) bei Ausgabe großer Papiermarkanleihen in einer plötzlichen Besserung des Mark-Kurses liegen würde.
- 3. Der Anleiheerlös sollte von der Zeichnung bis zu seiner Verwendung für die in das Bauprogramm fallenden Bauten in seinem Werte erhalten werden".
- ³³⁾ = Vergl. Denkschrift der RMD-AG über "Die Goldanleihe der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft vom Januar 1923

Für die Erhaltung des Anleiheerlöses sah die Denkschrift hauptsächlich folgende Maßnahmen vor:

- "1. Die Anleihezeichner sollten den vollen Betrag der von ihnen gezeichneten Goldschuldver schreibungen sofort bei der Zeichnung zu bezahlen haben".
- 2. Die Zeichnungsstellen sollten die Einzahlungen der Anleihezeichner sofort an eine Treuhandzentrale für Rechnung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft abzuführen.
- 3. Das Treuhandinstitut hatte für sofortige Umwandlung der ihr zur Verfügung gestellten Markbeträge in wertbeständige Objekte Sorge zu tragen".

Die Denkschrift ging auch auf die Frage der dinglichen Sicherheit näher ein. Doch war in der Denk- schrift nichts von der Heranziehung der verschiedenen anderen Kraftwerke die Rede, vielmehr stützte sich die dort vorgesehene dingliche Sicherheit einzig und allein auf die Reallast der Großkraftwerk Franken AG.

Die Bürgschaft des Reiches und Bayerns waren auch in der Denkschrift als unerläßliche Vorbedin- gung des Gelingens der Anleihe bezeichnet. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß ein etwaiges Risiko bei Übernahme der Bürgschaft durch Einrichtung eines wertbeständigen Depots ausgeschaltet werden konnte. Schließlich wurde noch betont, daß Reich und Bayern zur Übernah- me der Bürgschaft rechtlich verpflichtet seien, daß eine Versagung der Bürgschaft durch Bayern unbegründet und ungerechtfertigt wäre und daß sie für Bayern nachteiligste Folgen schwerster Art nach sich ziehen könnte. Auch die Feststellung, daß zur sofortigen Ausgabe der wertbeständigen Anleihe nur noch die Bürgschaft Bayerns fehle, war am Schlusse der Denkschrift gemacht.

Die Frage der dinglichen Sicherheit der Anleihe nwar inzwischen dadurch gelöst worden, daß die Banken auf Grund eines Gutachtens von Geheimrat Dr. Klingenberg von der AEG und Direktor Dr. Werner von Firma SSW die Eintragung einer reallast auf das Großkraftwerk Franken nunmehr als eine für die Anleihe ausreichende Sicherheit ansahen.

Die Generalversammlung, die sich mit all diesen aus der Notwendigkeit der Weiterfinanzierung sich ergebenden Problemen befassen sollte, war auf 10. Februar 1923 anberaumt worden.

Die Generalversammlung und Aufsichtsratssitzung konnten aber am vorgesehenen Termin nicht abgehalten, sondern mußten auf den 14. März 1923 verschoben werden, weil es bis 10. Februar nicht möglich war, die Zustimmung der bayerischen Regierung zur Aufnahme einer wertbeständigen Anleihe zu erhalten und ferner sicherzustellen, daß der Betriebsgemeinschaftsvertrag mit der Großkraftwerk Franken AG trotz des Einspruchs des Bayernwerkes aufrecht erhalten bleibt, also für die Goldanleihe die unbedingt erforderliche dingliche Sicherung durch das Großkraftwerk Franken vorhanden sein wird. Die Tagesordnung zu dieser Generalversammlung sah unter anderem vor:

- 1. Beschlußfassung über die Neuausgabe von Schuldverschreibungen
- 2. Beschlußfassung über die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft
- 3. Änderung der Satzungen.

10. Die Genehmigung der Betriebsgemeinschaft Kachlet - Franken GmbH.

Im bereits mehrfach erwähnten Betriebsgemeinschaftsvertrag zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG vom 23. November 1922 war vorgesehen, daß die zugehörenden Einzelverträge bis 1. Februar 1923 abgeschlossen sein mußten. Diese Nebenverträge wurden vom elektrowirtschaftlichen Ausschuß zusammen mit dem Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau-AG in der Sitzung vom 6. Januar 1923 mit dem Vorbehalt der Klärung des Eintrittsrechtes der Bayernwerk AG genehmigt.

Im Gesellschaftsvertrag (der Satzung der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH) bezeich- net § 3 als Gegenstand des Unternehmens die Erzeugung von elektrischer Energie durch den Betrieb der beiden zur Betriebsgemeinschaft zusammengeschlossener Kraftwerke Stein und Kachlet.

Nach \S 5 war ein Stammkapital von 1 Million Papiermark vorgesehen. Von diesem Stammkapital treffen auf die Großkraftwerk Franken AG 500.000 PMK und auf die Rhein-Main-Donau-AG ebenfalls 500.000 PMK 34 .

³⁴⁾ = Der Gesellschaftsvertrag wurde erst am 2. Februar 1925 notariell beurkundet. Bei der endgültigen Gründung (notariellen Beurkundung) der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH wurde das Gesellschaftskapital auf 5.000 Reichsmark (Rmk) festgesetzt, wovon die beiden Vertragspartner RMD-AG und Großkraftwerk Franken je die Hälfte übernehmen.

Es folgten noch Bestimmungen über die Geschäftsanteile, Vertretung und Verwaltung, sowie über die Änderung des Gesellschaftsvertrages und die Auflösung der Gesellschaft, auf die wir jedoch hier nicht näher eingehen, da sie nicht von größerem Interessse sind. Neben diesem Gesellschaftsvertrag wurde ebenfalls am 9. Bis 11. Januar 1923 ein Betriebsführungsvertrag abgeschlossen. Dieser Betriebsführungsvertrag regelt zunächst

die Überlassung der beiden Kraftwerke Stein (Gebersdorf) und Kachlet. Sodann bestimmt er, daß die Großkraftwerk Franken AG den Strombedarf für ihr Versorgungsgebiet, nämlich für die Städte Nürnberg und Fürth, sowie für den Bezirk Mittelfranken von der Betriebsgemeinschaft zu beziehen hätte.

Die betriebsgemeinschaft dagegen ist verpflichtet, nach der Inbetriebsetzung des Kachletwerkes ihren Bedarf an elektrischer Energie in erster Linie in diesem Werk zu erzeugen.

Eine reihe von Einzelbestimmungen bezieht sich auf die Verwendung des gewonnenen Stromes, auf die Preisberechnung, auf Neu- und Erweiterungsbauten, auf die Erhaltung der Anlagen, auf die Auflösung der Gemeinschaft sowie auf Einsetzung eines Schiedsgerichtes.

Nähere Ausführungen hierüber würden jedoch hier zu weit führen und erübrigen sich daher.

Durch diese Betriebsgemeinschaft war eine neuartige Form der wirtschaftlichen Verbindung zweier großer Stromerzeugungswerke geschaffen. Bisher war es allgemein üblich, daß zwei oder mehrere solcher Unternehmungen Stromlieferungs- und Abnahmeverträge miteinander schließen und den Strom zu festgelegten Preisen (Tarif) gegenseitig verrechnen. Innerhalb der Betriebsgemeinschaft gibt es eine solche Strompreisverrechnung nicht, sondern der Strom wird in den zusammengeschlossenen Werken auf die technisch und wirtschaftlich günstigste Weise gemeinsam erzeugt und die Betriebsausgaben werden nicht vom Besitzer jedes Werkes, sondern von der Betriebsgemeinschaft getragen. Dadurch ist von vorneherein der Zwang gegeben, in erster Linie die Wasserkraftanlagen, also die Stromquellen mit den niedrigsten Betriebsausgaben zur Erzeugung heranzu- ziehen und die Wärmekraftanlagen erst zur Deckung des Spitzenstrombedarfes zu benützen, wenn dieser zusätzliche Bedarf nicht von dritter Seite billiger bezogen als im Dampfkraftwerk erzeugt werden kann.

Die Betriebsgemeinschaft verkauft dann den gemeinsam erzeugten Strom auf Grund eines be- stimmten Tarifes an den Stromverteiler (= Anbieter), im vorliegenden Fall an die Großkraftwerk Franken AG, die nur noch als reine Verteilungsgesellschaft auftritt. Den Überschuß aus dem Stromverkaufserlös über die reinen Betriebsausgaben verteilt die Be- triebsgemeinschaft nach einem bestimmten, von vorneherein festgelegten Schlüssel als Abgabe an die beiden Muttergesellschaften Rhein-Main-Donau-AG und Großkraftwerk Franken AG.

Die Muttergesellschaften haben aus der erhaltenen Abgabe die Ausgaben für Verzinsung, Abschreibung und Erneuerung ihrer in die Betriebsgemeinschaft eingebrachten Stromerzeugungsanlagen zu decken. Der Schlüssel für die Abgabenverteilung wurde auf 10 Teile für das Großkraft- werk Franken und 17 Teile für die Rhein-Main-Donau-AG festgesetzt.

Trotzdem im Betriebsgemeinschaftsvertrag ausdrücklich vorgesehen war, daß die Betriebsgemeinschaft vom Bayernwerk Strom beziehen werde und daß das große Dampfkraftwerk in Stein-Gebersdorf auch als Reserve für das Bayernwerk zur Verfügung gestellt würde, erhob das Bayernwerk von Anfang an Einspruch gegen den Abschluß der Betriebsgemeinschaft. Es stellte sich hartnäckig auf den Standpunkt, daß die Rhein-Main-Donau-AG durch die Verwendung der Kachlet-Energie in der Betriebsgemeinschaft den Rahmen ihrer konzessionsmäßigen Rechte überschritten habe. Bei den eingangs erwähnten Beratungen der Einzelverträge zum Betriebsgemeinschaftsvertrag im Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donbau-AG am 6. Januar 1923 wurde vom stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Bayernwerk AG, Ministerialrat Schneider, die Erklärung abgegeben, daß das Bayernwerk voraussichtlich von seinem Vorzugsrecht (Ziffer 8-1b des Konzessionsvertrages) Gebrauch machen werde und auch die geldlichen Verpflichtungen der Rhein-Main-Donau-AG gegenüber der Großkraftwerk Franken AG (Darlehensvertrag) übernehme.

Auf Grund des Beschlusses des Wirtschafts- und Verwaltungsausschusses vom 6. Januar 1923 mußte in der Folgezeit die Frage des Vorzugsrechtes des Bayernwerkes geklärt werden.

Das Bayernwerk war zwar bereit, der Rhein-Main-Donau-AG den gleichen geldlichen Erlös für das Kachletwerk zuzugestehen, wie ihn diese aus der Betriebsgemeinschaft erzielen würde.

Da aber das Bayernwerk weder bereit noch in der Lage war, für die Goldanleihe der Rhein-Main-Donau-AG eine gleichwertige dingliche Sicherheit zu bieten wie die Großkraftwerk Franken AG, konnte das Anerbieten des Bayernwerkes nicht als "den finanziellen Verhältnissen der Rhein-Main- Donau-AG entsprechend" bezeichnet werden. Das Bayernwerk konnte also das Vorzugsrecht aus dem Konzessionsvertrag nicht ausüben und deshalb den Rücktritt der Rhein-Main-Donau-AG vom Betriebsgemeinschaftsvertrag nicht erzwingen.

Die diesbezüglichen Kämpfe zogen sich bis März 1923 hin und wurden mit solcher Heftigkeit geführt, daß sich auch der Haushaltsausschuß des bayerischen Landtages in den Sitzungenb vom 27. Februar und 9. März 1923 eingehend mit der Sache beschäftigen mußte.

In der ersten Sitzung des Haushaltsausschusses wurde festgestellt, daß der Betriebsgemeinschaftsvertrag auf Grund der Konzessionsrechte der Rhein-Main-Donau-AG zu Recht bestehe.

Der Ausschuß verlangte aber, daß zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Bayernwerk AG Vereinbarungen geschlossen werden, die eine Wiederholung ähnlicher Streitigkeiten ausschließen sollten.

Am 5. März 1923 wurde daher zwischen dem Bayernwerk, der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG eine Vereinbarung getroffen, in der die Rhein-Main-Donau-AG dem Bayernwerk das über die Regelung des Konzessionsvertrages hinausgehende wertvolle Zugeständnis gemacht hat, daß dem Bayernwerk, bevor die RMD-AG überhaupt in Verhandlungen über die Verwertung ihrer erzeugten Energie eintritt, Gelegenheit zur Stellung eines Angebots gewährt werden muß. Wir gehen im Folgenden näher auf diese Vereinbarung ein, weil sie auch für die späteren Vereinbarungen, namentlich für die Vereinbarung vom 4. September 1925 von Bedeutung ist:

Zu Ziffer 1):

Der Betriebsgemeinschaftsvertrag zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG bleibt bestehen.

Zu Ziffer 2):

Die Rhein-Main-Donau-AG erklärt sich namens der zu gründenden Betriebsgemeinschaft Kachlet- Franken GmbH bereit, daß diese bzw. die Großkraftwerk Franken AG mit dem Bayernwerk ein langfristiges Abkommen über die Stromlieferung schließt, welches der Betriebsgemeinschaft schon mit der Inbetriebnahme des Bayernwerknetzes den Strombezug aus diesem für das Versorgungs- gebiet der Großkraftwerk Franken AG ermöglicht. Voraussetzung dafür soll sein, daß die Strom- preise des Bayernwerkes derartig gestaltet werden, daß die Gesamtbetriebskosten des Großkraft- werkes niedriger werden als bei Eigenerzeugung des Stromes im Dampfkraftwerk Stein bei Nürn- berg. Zu Ziffer 3):

Die Großkraftwerk Franken AG bzw. die Betriebsgemeinschaft erklären sich bereit, aus ihrem Dampfkraftwerk und ihren sonstigen Stromerzeugungsanlagen Strom an das Bayernwerk zu liefern, soweit solcher nach Deckung des Bedarfes im eigenen Versorgungsgebiet zur Verfügung stehen würde.
Zu Ziffer 4):

Die Rhein-Main-Donau-AG ist namens der Betriebsgemeinschaft damit einverstanden, daß die Übertragung der im Kachletwerk erzeugten Energie zur Umspannstation beim Dampfkraftwerk Stein bei Nürnberg durch das Bayernwerk erfolgen sollte. Das Bayernwerk hingegen soll zwecks Herstellung einer durchlaufenden Leitungsverbindung zwischen dem Kachletwerk und Nürnberg im Einvernehmen mit der Betriebsgemeinschaft

eine eigene genügend leistungsfähige Leitung auf besonderem Gestänge - entweder über das Umspannwerk Regensburg oder Amberg - auf seine Kosten ausführen und betreiben. Sollte das Bayernwerk aus der Übertragungsleitungsanlage für die Betriebsgemeinschaft Strom für eigene Zwecke entnehmen, so hat es dafür zu sorgen, daß der Betriebsgemeinschaft zur selben Zeit die entsprechende Strommenge in Nürnberg aus dem Bayernwerksnetz zur Verfügung steht. Die 100.000 Volt-Umspannstation beim Kachletwerk soll im Einvernehmen mit der Betriebsgemeinschaft vom Bayernwerk auf seine Kosten gebaut und auch von ihm betrieben werden.

Auch die für die Umspannung des Stromes aus der Kachletleitung in Nürnberg erforderlichen Anlagen sollen im Zusammenhang mit seinen dortigen Einrichtungen vom Bayernwerk auf seine Kosten hergestellt und von ihm betrieben werden. Dabei soll bei der Erstellung der Einrichtungen darauf bedacht genommen werden, daß ein Zusammenschalten der Anlagen für die Betriebsgemeinschaft mit den Anlagen des Bayernwerkes auf der 100-Kilovolt-Ebene möglich wäre. Zu Ziffer 5):

Die Betriebsgemeinschaft verpflichtet sich, an das Bayernwerk, dessen anteilmäßige Aufwendungen für Verzinsung und Tilgung der Kosten für die Übertragungsanlage, für angemessene Rücklagen in den Erneuerungsfonds, sowie für die Unterhaltung und Bedienung der Übertragungsanlagen zu bezahlen und dem Bayernwerk als Nutzen jährlich 1,5 Prozent der Herstellungskosten der Übertragung zu vergüten. Zu Ziffer 6):

Die Betriebsgemeinschaft erklärt sich für den Fall, daß im Bayernwerk Störungen auftreten sollten, mit der Mitbenutzung der für die Betriebsgemeinschaft bestimmten Übertragungsanlagen für Zwecke des Bayernwerkes auf dessen Kosten einverstanden, während andererseits das Bayernwerk bei Störungen in den Übertragungsanlagen der Betriebsgemeinschaft eine Stromentnahme durch diese an geeigneten Stellen des Bayernwerksnetzes zubilligt.

Zu Ziffer 7):

Besonders wichtig ist die der Betriebsgemeinschaft in Ziffer 7) auferlegte Verpflichtung: Die Betriebsgemeinschaft muß, bevor sie die von ihr für die Großkraftwerk Franken AG oder für sonstige in deren Versorgungsgebiet befindliche Abnehmer jeweils nicht benötigte Energiemenge des Kachletwerkes verwertet, dem Bayernwerk Gelegenheit geben, innerhalb einer dreiwöchichen Frist ein bindendes Angebot auf diesen Strom an die Betriebsgemeinschaft zu machen. Erst nach erfolgem Ablauf dieser Frist soll die Betriebsgemeinschaft über die fraglichen Energiemengen ver- fügen können. Die betriebsgemeinschaft erkennt ferner für sich die für die Rhein-Main-Donau-AG aus dem Konzessionsvertrag bestehenden Verpflichtungen an, wobei das Bayernwerk innerhalb einer 14-tägigen Frist erklären müsse, ob es von seinem Vorzugsrecht Gebrauch machen wolle. Dieses Verfahren soll auch für die Stromabgabe außerhalb des Versorgungsgebietes des Großkraftwerkes Franken zur Anwendung kommen.

Zu Ziffer 8):

Schließlich erklärt sich noch die Betriebsgemeinschaft damit einverstanden, daß das Bayernwerk in vertragliche Abmachungen der Betriebsgemeinschaft über Drehstromlieferungen aus der Kachletwasserkraft an die Reichsverkehrsanstalten mit Zustimmung letzterer unter Übernahme der Lieferungsbedingungen eintritt.

Diese "Vereinbarung", die sich zunächst nur auf die Überschußenergie des Kachletwerkes bezog, wurde durch den Briefwechsel zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk vom 8. Und 10. März 1923 auch auf die Verwertung der anderen, also auch der am Main auszubauenden Wasserkräfte der Rhein-Main-Donau-AG ausgedehnt. Bei dem Abschluß dieser Vereinbarung hatte das Bayernwerk in einem Schreiben vom 10. März 1928 ausdrücklich bekannt, daß es von dieser Vereinbarung ein gedeihliches Zusammenwirken der beiden Gesellschaften erhoffe, und zugleich bestätigt, daß die der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft vertraglich zustehenden Rechte dadurch nicht geschmälert werden sollten.

Zu diesen Rechten gehörte insbesondere das im Konzessionsvertrag festgelegte Recht der Rhein-Main-Donau-AG Angebote abzulehnen, die den "finanziellen Verhältnissen der

RMD-AG nicht Rechnung trügen". Wir weisen deshalb an dieser Stelle besonders auf dieses Ablehnungsrecht der RMD-AG hin, weil bereits ein Jahr später, als es sich nämlich um die Verwertung der im Kraftwerk Viereth gewonnenen Energie handelte, dieser Fall praktisch wurde und die Rhein-Main-Donau-AG von diesem Recht Gebrauch machte.

Durch den Abschluß dieser Vereinbarung mit dem Bayernwerk war der oben erwähnten Forderung des Haushaltsausschusses des bayerischen Landtages vom 27. Februar 1923 entsprochen.

11. Die vorbereitung der Emission der Goldanleihe -Die Verdreifachung des Stammaktien- kapitals.

Wir haben vorstehend die Verhandlungen bis zur endgültigen Genehmigung des Betriebsgemein- schaftsvertrages Kachlet - Franken zusammenhängend betrachtet, weil es von der Sicherstellung dieses Vertrages abhing, ob die Rhein-Main-Donau-AG die dingliche Sicherheit für die geplante Goldanleihe beibringen konnte oder nicht. Nun greifen wir wieder auf den Verlauf der weiteren Finanzierungsverhandlungen seit Anfang Januar 1923 zurück. Diese hatten mittlerweile große Fortschritte gemacht ³⁵⁾.

³⁵⁾ = Vergl. Beilage 3377 der Landesdrucksachen 1922-23

Ein unter Führung der Deutschen Bank stehendes Konsortium, dem an leitender Stelle die Bayerische Staatsbank, die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank und die Bayerische Vereinsbank angehörten und dessen Erweiterung durch den Eintritt des Bankhauses Mendelsohn und anderer namhafter deutscher Großbanken in Aussicht stand, hatte sich bereit erklärt, die geplante wertbeständige Anleihe der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft auszugeben. Die Anleihe sollte im Betrage von 6 Millionen Friedensmark auf der Grundlage des USA-Dollars aufgelegt, zu 5 Prozent verzinst und vom Jahre 1928 ab mit 1 Prozent getilgt werden.

Das Bankenkonsortium hatte die Bedingung gestellt, daß neben der bereits erörterten Übernahme der Bürgschaft durch Reich und Bayern folgende Gesichtspunkte bei Ausgabe der Anleihe beachtet werden müßten: Der Betrag der Anleihe sollte das Dreifache dessen nicht übersteigen, was Reich und Bayern der Gesellschaft in derselben wertbeständigen Weise für ihre Bauzwecke zur Verfügung stellen würden. Ein Teil dieser Gelder sollte zur Erhöhung des Stammaktienkapitals verwendet werden, während der Rest dem Stammaktienkapital gleich gestellt sein sollte oder wenigstens hinter den sonstigen Verpflichtungen der Gesellschaft und auch hinter den Vorzugsaktien rangieren sollte. Zur Zeit der Emission sollten diese Gelder vom Reich und Bayern endgültig zugesagt und mit 25 Prozent bei der Gesellschaft einbezahlt sein.

Um diese Bedingungen des Bankenkonsortiums zu erfüllen, plante die Gesellschaft die Verdreifachung des Stammaktienkapitals ³⁶⁾. Soweit sich nicht andere öffentliche Körperschaften an der Übernahme der neuen Stammaktien beteiligen würden, solltendiese vom Reich und Bayern im Verhältnis 360 zu 208 übernommen werden. Daneben sollten Reich und Bayern der Rhein-Main- Donau-Aktiengesellschaft ein vom 1. Januar 1928 an mit 4 Prozent verzinsliches Darlehen gewäh- ren, das den durch die Ausgabe der neuen Stammaktien erzielten Betrag auf zunächst den Wert von 500.000 Friedensmark und später nach Maßgabe der Einforderungen der Gesellschaft bis zum 31. Dezember 1924 auf den Wert von zwei Millionen Friedensmark erhöhen sollte. An dieser Darlehensgewährung sollten Reich und Bayern im Verhältnis 360 zu 208 teilnehmen.

Auf das Reich sollten demnach 1.267.605 und auf Bayern 732.395 Friedensmark treffen. Die Gesellschaft sollte aber Darlehenszinsen erst dann bezahlen müssen, wenn ihr die Ausschüttung einer Dividende auf die Stammaktien nach Erfüllung ihrer sonstigen Verpflichtungen aus § 37, Ziffer 1-5 der Satzungen möglich ist. Damit war das Darlehen entsprechend dem Wunsche der Banken den Stammaktien praktisch gleichgestellt.

³⁶⁾ = Vergl. auch Seite ...

Das Reich war den Plänen der Aktiengesellschaft bereits weit entgegengekommen. Durch Artikel 4 des Gesetzes über die Feststellung eines neunten Nachtrages zum Reichshaushaltsplan für das Rechnungsjahr 1922 vom 16. Januar 1923 ³⁷⁾ war der Reichsfinanzminister ermächtigt worden, zum Zwecke der Fortführung der von der Neckar Aktiengesellschaft und der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft begonnenen Bauten Reichsschatzanweisungen bis zur Höhe von 6 Milliarden Mark auszufertigen und sie den Gesellschaften zur vorübergehenden Verstärkung deren Betriebs- mittel zur Verfügung zu stellen ^{38).} Auf Grund dieser Ermächtigung hatte das Reich der Rhein-Main-Donau-AG bekanntlich bereits einen vorläufigen Zwischenkredit gewährt, machte aber die Gewäh- rung weiterer Zwischenkredite von einer Beteiligung Bayerns nach dem Verhältnis 360 zu 208 geltend.

```
    37) = Reichsgesetzblatt 2 Seite 37
    38) = Vergl. Seite ...
```

Von Seiten des Reichs waren auch im Reichshaushalt 1923 die zur Verdreifachung des Stammaktienbesitzes des Reichs erforderlichen Finanzmittel bereits vorgesehen. Wegen der Bereitstel- lung der für das Darlehen erforderlichen Mittel lag die grundsätzliche Zustimmung des Reichstags ebenfalls vor. Ebenso hatte das Reich die Übernahme der Bürgschaft für die wertbeständige Anleihe in Aussicht genommen.

Unter diesen Umständen konnte die bayerische Regierung nicht mehr länger zögern auch ihrerseits dem Problem der Weiterfinanzierung näher zu treten und so brachten denn die Staatsministerien des Innern und der Finanzen am 7. März 1923 im bayerischen Landtag folgenden Antrag ein:

"Es wird beantragt:

- 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt der Erhöhung des Stammaktienkapitals der Rhein-Main- Donau-Aktiengesellschaft auf das Dreifache des bisherigen Betrags von 600 Millionen Mark zuzustimmen und von den neuen Stammaktien bis zu 208 : 568 zu übernehmen.
- 2. Die Staatsregierung wird weiter ermächtigt, gemeinsam mit dem Reiche der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft ein nach näherer Vereinbarung mit der Gesellschaft zu verzinsendes und zu tilgendes Darlehen im Werte bis zu zwei Millionen Friedensmark zu gewähren, wobei auf Bayern nach dem Verhältnis des Stammaktienbesitzes der Wert bis zu 732,395 Friedensmark trifft.

Von diesem Darlehensbetrage ist ein Viertel sofort, der Rest auf Anforderung der Gesellschaftsor gane, spätestens bis zum 31. Dezember 1924, nach dem Umrechnungssatze von 4,20 Friedensmark = 1 US-Dollar zum jeweiligen Kurs für telegraphische Auszahlung New-York zu bezahlen. Auf die Darlehenssumme wird der Betrag angerechnet, der der Gesellschaft durch Erhöhung des Stammaktienkapitals zufließt. Die erforderlichen Beträge sind im außerordentlichen Staatshaushalt nachzuweisen.

3. Die Staatsregierung wird endlich ermächtigt, bis zum Höchstbetrage von 1.750.000.000 Mark Schatzanweisungen auszufertigen und diese der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft zur vorübergehenden Verstärkung ihrer Betriebsmittel nach dem Verhältnis der vom Reiche gewährten Zwischenkredite zur Verfügung zustellen. Diese Zwischenkredite, die wiederholt gegeben werden können, sind aus den der Gesellschaft aus Erhöhung des Aktienkapitals und aus Anleihen zu- fließenden Mitteln abzudecken".

Über diesen Antrag fanden im Landtag und vorallem im Staatshaushaltsausschuß heftige Kämpfe statt. Dabei wurden auch die mit dem Bayernwerk anläßlich des Abschlusses des Betriebsgemein- schaftsvertrags zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG entstandenen Meinungsverschiedenheiten in den Sitzungen des Staatshaushaltsauschusses vom 27. Februar und 9. März 1923 eingehend behandelt.

Der Antrag der Staatsregierung fand schließlich die Zustimmung des Haushaltsausschusses des Landtages, nachdem auf dessen Wunsch die bereits im vorausgegangenen Kapitel behandelte Vereinbarung vom 5. März 1923 zwischen Bayernwerk AG, Rhein-Main-Donau-AG und Großkraftwerk Franken AG abgeschlossen war ³⁹⁾.

³⁹⁾ = Vergl. Schreiben der RMD-AG vom 10. März 1925 an den bayerischen Landtag

Am 13. März 1923 wurde auf Antrag der Staatsregierung nach längeren Ausführungen der Bericht- erstatter Abgeordneten Graf von Pestalozza und Dr. Hilpert auch in der Vollsitzung des Landtages angenommen.

Am 14. März 1923 konnten endlich die am Schlusse von Kapitel 9 bereits erwähnte Aufsichtsratssitzung und Generalversammlung stattfinden, die sich unter anderem mit der Neuausgabe von Schuldverschreibungen, Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft und anderen wichtigen Fragen zu befassen hatte.

In der Generalversammlung stellte der Vorstand der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft folgen- den Antrag:

"Die Generalversammlung wolle beschließen:

- 1. Die Rhein-Main-Donau-AG gibt neue Teilschuldverschreibungen in Reichsmark oder in wertbe- ständiger Form bis zum Geldwerte von 6.000.000 Friedensmark aus: hiebei entspricht der Wert von 4,20 Friedensmark dem Wert von einem US-Dollar.
- 2. Das Grundkapital der Rhein-Main-Donau-AG wird durch Ausgabe von 1.200.000 neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien zu je 1.000 Mark von 900.000.000 Papiermark, um 1 Milliarde 200 Millionen auf 2.100.000.000 Papiermark erhöht. Das gesetzliche Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Die Ausgabe der neuen Stammaktien erfolgt zum Nennbetrage.

Von den neuen Stammaktien werden gegen Barzahlung von 770.000.000 PMk dem Deutschen Reiche und 430.000.000 PMk dem Bayerischen Staate überlassen". Auf Grund des Beschlusses der außerordentlichen Generalversammlung wurde das Grundkapital der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft unter Änderung der Satzung durch Ausgabe von 1 Million 200 Tausend neuen, auf den Inhaber lautenden Stammaktien von je 1.000 Pmk auf 2 Milliarden 100 Millionen Papiermark erhöht und die Satzungen der Gesellschaft dementsprechend geändert. Die neuen Aktien wurden vom Reich, von Bayern, Preußen und Baden übernommen und voll bezahlt ⁴⁰⁾.

⁴⁰⁾ = Das Stammaktienkapital war hierdurch von 600 Millionen Pmk auf 1.800 Millionen Pmk gebracht, also verdreifacht worden! Das Vorzugsaktienkapital blieb auf 300 Millionen Pmk.

Von der Generalversammlung wurde außerdem zur Stärkung der für die Bauten zur Verfügung stehenden Mittel die Ausgabe weiterer Schuldverschreibungen beschlossen. Wir werden hierauf unten noch näher eingehen.

Nach Entgegennahme und Prüfung der Bilanz samt Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1922 - worüber wir bereits oben gesprochen haben - berichtete Dr. von Graßmann in der Aufsichtsratssitzung ausführlich über Anlaß und Verlauf der zur Ermöglichung der neuen Anleihe nötigen Verhandlungen mit dem Reiche, dem Bayerischen Staat, dem Bankenkonsortium, der Großkraftwerk Franken AG und der Bayernwerk AG. Oberbaudirektor Professor Dantscher wies darauf hin, daß das vorjährige Bauprogramm, das den sofortigen Ausbau von vier Staustufen am Main und das Kachletwerk samt der Niederigwasserregulierung der Donau vorsah, infolge der Geldentwertung eingeschränkt werden mußte. Er teilte mit, daß bisher die Bauarbeiten für das Kraftwerk Untere Mainmühle in Würzburg, für das Kraftwerk Viereth bei Bamberg und für das Kachletwerk bei Passau vergeben und nunmehr im vollen Gange befindlich wären. Außerdem stellte er fest, daß die Projekte für zwei weitere Mainstufen vollständig ausgearbeitet und baureif wären, und daß die Linienführung, abgesehen von der Frage der Werntal- oder Maintal-Linie sowie der Steppberg - oder Beilngrieser Linie festgelegt worden seien.

An der Erhöhung des Grundkapitals hatte sich auch der Staat Preußen mit einem Betrag von 300 Millionen Papiermark beteiligt und so nachträglich seinen Beitritt zur Gesellschaft vollzogen.

Dadurch war am 14. März 1923 eine entsprechende Ergänzung des Kontrollvertrages der Gesellschaft vom 30. Dezember 1921 notwendig geworden, die in ihren wichtigsten Bestimmungen folgendermaßen lautete:

"Die Reichsregierung, die Preußische Regierung, die Bayerische Regierung, die Badische Regierung, die Thüringische Regierung und die Hessische Regierung treffen in Abänderung der Vereinbarungen über die Ausführung des Main-Donau-Vertrages folgendes Abkommen:

- 1. Die Preußische Regierung tritt nach Beteiligung Preußens an der Erhöhung des Stammaktienkapitals der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft der Vereinbarung vom 30. Dezember 1921 bei ⁴¹⁾.
- 2. Der Aufsichtsrat wird im Hinblick auf den Beitritt Preußens und die Aufnahme der wertbeständigen Anleihe vergrößert.

Zu der nach 3 2 zu wählenden Mitgöiedern treten hinzu: Zwei Vertreter der Preußischen Regierung nach dem Beitritt Preußens"

⁴¹⁾ = Die Beteiligung des preußischen Staates an der Rhein-Main-Donau-AG, die nach der Goldmarkumstellung nominal 300.000 Rmk Stammaktien betrug, übernahm später durch Vertrag mit dem preußischen Staat am 2. Februar 1928 die preußische Elektrizitätsgesellschaft in Berlin; gleichzeitig verpflichte sich diese Gesellschaft für den preußischen Staat, dessen Verpflichtungen aus dem Kontrollvertrag vom 30. Dezember 1921 zu

Außerdem kam am 14. März 1923 erstmals ein Darlehnsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Bayern einerseits und der Rhein-Main-Donau-AG andererseits zustande. Durch diesen Vertrag gewährten das Reich und Bayern der Aktiengesellschaft im Verhältnis 45 zu 26 das bereits oben erwähnte Darlehen von 2 Millionen Friedensmark, abzüglich des Friedenswertes der Einzahlungen auf die Erhöhung des Stammaktienkapitals. Die Gesamtsumme des wirklich ausbezahlten Darlehens betrug 1.761.450,38 Goldmark ⁴²⁾, da der Friedenswert der auf die Erhöh- ung des Stammaktienkapitals geleisteten Einzahlungen abgezogen wurde.

⁴²⁾ = Vergl. Seite 82 der unveröffentlichten Denkschrift der RMD-AG.

übernehmen.

Am 26. März übernahm dann das Reich und Bayern ⁴³⁾ durch Vertrag mit der Rhein-Main-Donau- AG gegenüber den Inhabern der von der RMD-AG auszugebenden, zu 5 Prozent verzinslichen Teilschuldverschreibung (Goldmarkanleihe) von 1924 die gesamt- und selbstschuldnerische Bürg- schaft für Kapital und Zinsen nach Maßgabe der zwischen den Inhabern der Teilschuldverschrei- bungen der Gesellschaft geltenden Bedingungen.

⁴³⁾ = Das Deutsche Reich auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1921, RGBI. S 961; Bayern auf Grund des Gesetzes vom 23. September 1921, G.V.BI. S. 489

In Ergänzung dieses Bürgschaftsvertrages schloß das Reich noch am gleichen Tage durch Vertrag mit Bayern einen Rückbürgungsvertrag, durch den sich das Reich verpflichtete, soweit der Staat Bayern aus der erwähnten Bürgschaft in Anspruch genommen werden würde, dem Staate Bayern 360/568. des von ihm hierfür verausgabten Betrages zu ersetzen; andererseits verpflichtete sich auch Bayern zu einem Ersatz von 208/568. bei inanspruchnahme des Reiches.

Ebenfalls am 26. März 1923 wurde noch ein weiterer Vertrag zwischen dem Reich, Bayern und der Rhein-Main-Donau-AG über die 1923 auszugebende Teilschuldverschreibungen (Goldanleihe von 1923) geschlossen.

Durch diesen Vertrag verpflichtete sich die Aktiengesellschaft mit die Ausgabe der zu 5 Prozent verzinslichen Teilschuldverschreibungen von 1923, insgesamt im Nennbetrag von 6 Millionen Goldmark, ohne ausdrückliche Genehmigung sowohl des Deutschen Reiches als auch des Staates Bayern nicht zu überschreiten. Dieser Vertrag vom 26. März 1923 wurde - was wir hier gleich vorwegnehmen wollen - durch einen "Nachtragsvertrag" vom 19. Mai 1923, wie folgt geändert:

"Die Gesamtsumme der 1923 auszugebenden Teilschuldverschreibungen, für die das Deutsche Reich und der Staat Bayern die gesamt- und selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen haben, wird auf 6.006.000 Goldmark erhöht. Demzufolge wird im zweiten Absatz des Vertrages vom 26. März 1923, Satz 1 und 2, die Zahl "6.000.000 (Sechs Millionen) durch "6.006.000 (Sechs Millionen Sechstausend) ersetzt".

Nachdem so alles geordnet war, konnte an die erste Emmission der 5-prozentigen Goldanleihe herangegangen werden.

12. Die erste Emission der Goldanleihe.

Schon im März 1923 war eine Zeichnungsaufforderung ausgegeben worden, die den Titel trug:

"Zeichnungsaufforderung auf die 5-prozentige Goldanleihe (4,2 Goldmark = 1 US-Dollar) der Rhein- Main-Donau-Aktiengesellschaft zum Ausbau von Wasserkraftanlagen, durch Reallast auf den Anlagen der Großkraftwerk Franken AG in Nürnberg gesichert, vom Deutschen Reich und von Bayern gesamtschuldnerisch für Kapital und Zinsen verbürgt, reichsmündelsicher".

In dieser Zeichnungsaufforderung wurde zuerst ein kurzer Überblick über die Lage und die Ar- beiten der Gesellschaft gegeben.

Sodann wurde festgestellt, daß die Gesellschaft für Fortsetzung des Ausbaues des Kachletwerkes und des Werkes Viereth größere Mittel brauche, die sie durch Ausgabe von Schuldverschrei- bungen auf den Inhaber unter der Bezeichnung "Goldanleihe" aufzubringen hoffe. Die Schuldverschreibungen lauteten nach Ausgabe der Zeichnungsaufforderung auf den Goldwert von 21 Gold- mark (= 5 US-Dollar), 42 Goldmark (= 10 US-Dollar), 105 Goldmark (= 25 US-Dollar) und 420 Goldmark (= 100 US-Dollar) und waren mit 5 Prozent verzinslich. Die Verzinsung sollte am 1. April 1923 beginnen, die Zahlung der Zinsen sollte halbjährlich und zwar am 1. April und 1. Oktober je- des Jahres erfolgen. Die Tilgung der Anleihe sollte vom Jahre 1928 ab mindestens 1 Prozent des gesamten Goldmarkbetrages der Anleihe im Wege der Auslosung oder des freihändigen Rück- kaufes erfolgen. Die auszahlung der ausgelosten Stücke sollte am 1. April eines jeden Jahres, zum erstenmale also am 1. April 1928 erfolgen. Die seitens der Zeichner der Anleihe zu leistenden Zahlungen hatten nach der Zeichnungsaufforderung in deutscher Reichswährung (Papiermark) zu erfolgen. Für jeden gezeichneten Dollar war der Betrag in deutscher Währung einzuzahlen, der dem Dollarkurs entsprechen würde.

Als Dollarkurs sollte der Zeichnung zugrunde gelegt werden der letzte notierte Briefkurs für Kabel New York vor dem Zeichnungstage, nach unten auf 50 Mark abgerundet. Die seitens der Gesellschaft bei der Verzinsung und Tilgung an die Inhaber der Teilschuldversschreibungen zu leistenden Zahlungen sollten am 1. April und 1. Oktober in ähnlicher Weise nach dem jeweiligen Dollarstand vom vorausgegangenen Februar und August gezahlt werden.

Nach einem Hinweis auf die Bürgschaft des Reichs und Bayerns, sowie auf die schon öfters er- wähnte Reallast, die außer auf das Großkraftwerk Franken auch noch auf das Kachletwerk nebst Zubehör gelegt werden sollte, war die wertbeständige Anlage der Einträge aus der Anleihe, die nicht sofort für die Bauten Verwendung finden könnten, gesichert.

Die Bedingungen, unter denen die Deutsche Bank im Auftrag und für Rechnung der Rhein-Main-Donau-AG von der Goldanleihe zunächst einen Betrag von 2 Millionen Goldmark zur öffentlichen Zeichnung auflegte, waren folgende:

- "1. Zeichnungen werden bis einschließlich 18. April 1923 bei den unterzeichnenten Banken und Bankhäusern (gemeint ist das unter Führung der Deutschen Bank stehende Bankenkonsortium, sowie deren sämtliche Niederlassungen) während der bei jeder Stelle üblichen Geschäftsstunden entgegengenommen. Anmeldescheine sind bei den Stellen kostenfrei zu haben. Früherer Schluß der Zeichnung bleibt vorbehalten.
- 2. Die einzelnen Schuldverschreibungen lauten über den Geldwert von: Goldmark 21 = 5 US-Dollar - 42 = 10 US-Dollar - 105 = 25 US-Dollar - 420 = 100 US-Dollar

3. Die Zeichnung erfolgt zum Kurse von 95 Prozent unter Zugrundelegung des letznotierten Berli- ner Briefkurses für Kabel New York vor dem Zeichnungstage abgerundet auf volle Mark 50 nach unten. Eine Stückzinsen-Verrechnung findet nicht statt.

Stücke oder Handdarlehen der alten 5prozentigen Anleihe der Rhein-Main-Donau-Aktiengesell- schaft von 1922 werden bis zur Höhe des Kaufpreises der Gold-Anleihe zum Kurse von 115 Prozent unter Verrechnung von Stückzinsen in Zahlung genommen.

- 4. Gezeichnete Stücke gelten als voll zugteilt und sind sofort zu bezahlen. Eine Börsenumsatz- steuer ist nicht zu entrichten.
- 5. Für die Zuteilung stehen eventuell weitere Beträge zur Verfügung.
- 6. Die Aushändigung der Stücke erfolgt möglichst bald nach besonderer Bekanntmachung".

Der Zeitpunkt für diese Emission war ganz glücklich gewählt. Die im Bau befindlichen zwei Staustufen mit den dazugehörigen Kraftwerken - es handelte sich um das Kachletwerk an der Donau bei Passau und das Werk Viereth bei Bamberg - sahen in den nächsten Jahren ihrer Vollendung entgegen und bezeugten mit den bisher an ihnen geleisteten Arbeiten den Unternehmungsgeist der Gesellschaft ⁴⁴⁾.

Das Kachletwerk an der Donau mit seinen projektierten 56.000 PS und jährlich 250 Millionen Kilo- wattstunden Leistungsfähigkeit sollte im Jahre 1927, das Werk Viereth am Main mit 4.500 PS und jährlich 15 Millionen Kilowattstunden Leistungsfähigkeit bereits Mitte 1924 in Betrieb genommen werden.

Nahezu vollendet war zur Zeit der Auflegung der Anleihe die Kraftanlage Untere Mainmühle bei Würzburg mit 850 PS, Leistungsenergie und 2.500.000 Kilowattstunden Jahresenergie.

⁴⁴⁾ = Vergl. die Ausführungen in der Zeichnungsaufforderung zur 5prozentigen Goldanleihe März 1923

Die erste Emission der Goldanleihe in Höhe von 2 Millionen Goldmark wurde vom 3. April bis 2. Mai 1923 unter Leitung der Deutschen Bank aufgelegt und hatte einen außerordentlich großen Erfolg. Sie wurde mit dem Betrage von 4.703.349 Goldmark um mehr als das Doppelte überzeich- net ⁴⁵⁾.

⁴⁵⁾ = Vergl. Brief vom 5. Mai 1923 der Direktion der RMD-AG an Geheimrat Held.

Der Erfolg der Anleihe war für die Gesellschaft von um so größerem Wert, als es den Bemühungen von Dr. Endrucks tatsächlich gelang, den Erlös noch am Zeichnungstage durchaus wertbeständig und stets greifbar anzulegen, so daß die Rhein-Main-Donau-AG praktisch von einem Risiko der weiteren deutschen Geldentwertung verschont blieb.

13. Weitere Vertragsabschlüsse - Zweite Emission der Goldanleihe.

Zwecks Regelung der Bürgschaftsverhältnisse wurde am 22. Mai 1923 ein Vertrag zwischen dem Reiche, dem Freistaat Bayern und der Rhein-Main-Donau-AG abgeschlossen, der eine Ergänzung des Bürgschaftsvertrages vom 30. Dezember 1921 darstellte. Durch diesen Ergänzungsvertrag wurde die Bürgschaft des Reichs und Bayerns, die für die ausgegebenen 323.050.000 Papiermark Teilschuldverschreibungen auf den Inhaber schon bestand, auch auf die ebenfalls bereits ausgegebenen 276.950.000 Papiermark Handdarlehen ausgedehnt.

Am 5. Juni 1923 wurde der zwischen dem Reich und den Ländern abgeschlossene Kontrollvertrag vom 30. Dezember 1921 entsprechend ergänzt. Paragraph 2a des Kontrollvertrages wurde zwecks Vergrößerung des Aufsichtsrates durch ein Abkommen zwischen Reich, Preußen, Bayern, Baden, Thüringen und Hessen wie folgt geändert: "a) Die Vertragsschließenden werden bei den Wahlen zum Aufsichtsrate ihre Stimmen dergestalt abgeben, daß sich, vorbehaltlich anderer Vereinbarung, im Aufsichtsrate befinden:

- 1.) 14 Vertreter der Reichsregierung
 - 3 Vertreter der preußischen Regierung

- 9 Vertreter der bayerischen Regierung
- 1 Vertreter der badischen Regierung
- 1 Vertreter der thüringischen Regierung
- 1 Vertreter der hessischen Regierung
- 2.) 2 Vertreter der Großstädte
- 3.) 9 Vertreter der öffentlich-rechtlichen Selbstverwaltungskörperschaften der Länder (§ 1);
- 4.) 38 Vertreter der Elektrizitätswirtschaft, der Elektrizitäts- und sonstigen Industrie, des Handels, sowie der Banken
- 5.) 5 Vertreter der Schiffahrt
- 6.) 3 Vertreter der Landwirtschaft
- 7.) 4 Vertreter der Arbeiterschaft.

Zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats aus den in Ziffern 5 und 6 genannten Gruppen dürfen nur Aktionäre oder deren Vertreter gewählt werden".

Inzwischen war am 4. Juni 1923 auch noch ein für die Weiterfinanzierung gleichfalls sehr wichtiges Reichgesetz ergangen ⁴⁶⁾, das den Reichsminister der Finanzen ermächtigte, der Rhein-Main-Donau-AG und der Neckar AG wiederholte Zwischenkredite zu gewähren und bei Anleihen der beiden Gesellschaften das Reich anstatt durch Bürgschaftsübernahme als Gesamtschuldner mit zu verpflichten.

46) = Gesetz über die Feststellung des Reichshaushaltsplanes für 1923 RGBI. II Seite 234

Die weitere Finanzierung des Unternehmens machte im Laufe des Sommers 1923 im Allgemeinen sehr gute Fortschritte, nicht zuletzt dank des großen Erfolges der ersten Emission der Goldanleihe.

Eigentlich hatte man beabsichtigt, eine weitere Teilemission der Goldanleihe in der Zeit vom 16. bis 31. Juli 1923 zur Zeichnung aufzulegen ⁴⁷⁾.

Dabei war ein Zeichnungskurs von 94 Prozent und eine Bankprovision von 6 Prozent in Aussicht genommen worden. Dank der unermüdlichen Bemühungen des Direktors der Deutschen Bank, von Strauß, waren aber so bedeutende Voranmeldungen auf die Zeichnung eingelaufen, daß schon eine Rationierung der Voranmeldungen notwendig wurde, um den durch die Bürgschaftsverträge begrenzten Restbetrag nicht zu überschreiten. Ein großer Teil der Voranmeldungen konnte im freihändigen Verkauf zugeteilt werden und zwar zu einem Kurs von 105 Prozent und einer auf 5 Prozent ermäßigten Bankprovision, wodurch der Gesellschaft ein beträchtlicher Mehrerlös gegenüber den Emissionsbedingungen zufloß. Im Ganzen wurde bei dieser am 16. Juli erledigten zweiten Teilemission ein Betrag von 1.302.000 Goldmark gezeichnet.

⁴⁷⁾ = Vergl. Brief Nr. 9748 des Direktors Henftling an Geheimrat Dr. Held vom 17. Juli 1923

Damit war zunächst die oberste Grenze des Betrages von 6.006.000 Goldmark erreicht, den die Gesellschaft mit Rücksicht auf die Verträge mit Reich und Bayern aus Anlehemitteln hereinnehmen durfte. Diese zweite Emission fiel in eine Zeit rapider Entwertung der deutschen Währung. Trotzdem war es wieder möglich, den größten Teil des Zeichnungserlöses auf Dollarbasis stets greifbar und wertbeständig anzulegen. Ein Teil des Erlöses mußte sofort in Papiermark untergebracht werden. Auch dies gelang in wertbeständiger Art, da Direktor Henftling noch am Schluß des Zeichnungstages große Bestellungen auf die elektrischen Maschinen des Kachletwerkes und der Anlage in Viereth betätigte und dabei den halben Wert der Lieferungen durch sofortige Bar- zahlung in Papiermark abgalt. Für den Rest der Maschinenkosten wurde spätere Bezahlung nach einer Dollarklausel vereinbart, die die Gesellschaft wegen der wertbeständigen Anlage ihrer Gelder risikolos eingehen konnte.

14. Dritte Emission der Goldanleihe.

Mit Rücksicht auf das glänzende Ergebnis der ersten beiden Emissionen der Goldanleihe die Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft zu der Auffassung, daß weitere erhebliche Anleihebeträge jetzt untergebracht werden könnten, nachdem maßgebende Bankkreise erklärten, daß hierdurch die Aufbringung der Mittel für die bayerischen Wasserkraftwerke nicht erschwert werden würde.

Die Unterbringung weiterer Emissionen der Goldanleihe war nach den Vereinbarungen mit dem Großkraftwerk Franken und nach den Beschlüssen der Generalversammlung unter Erhöhung des ursprünglichen Betrages bis auf 12 Millionen Goldmark möglich, vorausgesetztz, daß Reich und Bayern in gleicher Weise, wie bei der Ausgabe des ersten Teils die Bürgschaft übernähmen und ein wertbeständiges Darlehn in der Höhe von einem Drittel des Anleihebetrages zur Verfügung stellten.

Das Reich hatte bereits seine Geneigtheit erklärt, gemeinsam mit Bayern die Bürgschaft für wei- tere Anleihebeträge zu übernehmen und sich nach Maßgabe des Aktienbesitzes an der Auf- bringung des wertbeständigen Darlehens zu beteiligen.

Daher wollte sich auch Bayern von der Beteiligung an der Aufbringung weiterer Mittel nicht ausschließen und so stellten am 4. August 1923 die Staatsminister des Innern und der Finanzen an den Landtag den Antrag ⁴⁸⁾:

"Die Staatsregierung ist zu ermächtigen gemeinsam mit dem Reiche und der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft ein nach näherer Vereinbarung mit der Gesellschaft zu verzinsendes und zu tilgendes wertbeständiges Darlehen in der Höhe von einem Drittel des Betrages der von der Gesellschaft auszugebenden Goldanleihe zu gewähren; der auf Bayern entfallende Anteil ist im ausserordentlichen Staatshaushalte nachzuweisen."

Da eine Genehmigung des Antrags der Staatsregierung durch den Landtag als sicher zu erwarten stand und auch in Berlin sowohl bei den Reichsministerien wie bei den Banken alle Vorausset- zungen für die Fortsetzung der Emission geschaffen waren, hätte die Emission noch im August glatt vor sich gehen können und zweifellos zu einem vollen Erfolge geführt.

Aber in letzter Minute wurden noch vom Referenten im bayerischen Finanzministerium Bedenken erhoben, welche die Emission der Anleihe illusorisch zu machen schien ⁴⁹⁾; er erklärte nämlich, daß Bayern zur Zeit nicht in der Lage sei den Papiermarkbetrag, der zur Einzahlung des auf Bayern entfallenden Anteils an dem der Gesellschaft zu gewährenden neuen Darlehen nötig sei, flüssig zu machen.

49) = Vergl Brief Nr. 11479 der Direktion der RMD-AG an Geheimrat Abgeordneter Dr. Held

Infolge dieser Opposition war die Bereiterklärung des Finanzministeriums mit einem Begleitschrei- ben versehen, daß von der Aktiengesellschaft verlangte, von der Bereiterklärung nur dann Ge- brauch zu machen, wenn das Reich dem bayerischen Staat die zur anteilmäßigen Erhöhung des wertbeständigen Darlehens über den Betrag von 2 Millionen Goldmark hinaus erforderliche Summe darlehensweise zur Verfügung stelle 500. Nach längeren Verhandlungen mit dem Reiche erlangte man die Gewißheit, daß die Gewährung eines Papiermarkvorschusses auf den bayerischen Darlehensanteil seitens des Reiches unmöglich war. Nur durch ein besonderes Entgegenkommen erklärte sich das Reich bereit über die Reichskreditgesellschaft Bayern einem seinen Darlehensanteil entsprechenden wertbeständigen Kredit zu erteilen und bei der Reichskreditgesellschaft darauf hinzuwirken, daß der Kredit auf zwei Jahre laufen sollte und Bayern nicht mehr als 6 Prozent Zinsen zu zahlen bräuchte.

Der Referent im bayerischen Finanzministerium lehnte aber diesen wertbeständigen Kredit hartnäckig ab und so hatte man, auch nachdem der Antrag des Staatsministers der Finanzen und des Innern vom 4. August 1923 vom Landtag genehmigt worden war, noch viele Schwierigkeiten zu überwinden und mußte so manche Schädigung der Gesellschaft mit in Kauf nehmen, bevor an die Ausgabe der letzten Emission der Goldanleihe herangegangen werden konnte.

⁴⁸⁾ = Beilage 3824 der Landtagsdrucksachen 1923/24

⁵⁰⁾ = Bei einer emission von 2 Millionen Goldmark würde auf Bayern der Betrag von rund 344.000 Goldmark entfallen.

Im Oktober 1923 endlich konnte man die dritte und letzte Teilemission der Goldanleihe, für die wie- derum Reich und Bayern die Bürgschaft übernommen hatten, mit Erfolg betätigen. Es wurde in der Zeit vom 1. Oktober bis 3. Novemer 1923 der Betrag von

1.499.988 651

1.500.639 Goldmark gezeichnet.

Zusammen mit den beiden früheren Emissionen erbrachte die Goldanleihe somit den Betrag von insgesamt 7.505.988 Goldmark.

Entsprechend den Vereinbarungen bei Ausgabe der Goldanleihe wurde der Gesellschaft außer- dem noch vom Reich und Bayern am 11. Dezember 1923 ein zweites wertbeständiges Darlehen im Betrage von 500.000 Goldmark zu den günstigen Bedingungen gewährt, wie sie der Gesellschaft bereits bei der Aufnahme dee ersten Darlehens vom 14. März 1923 zugestanden wurden.

Am gleichen Tage, ebenfalls am 11. Dezember, schlossen das Deutsche Reich, der Staat Bayern und die Rhein-Main-Donau-AG noch einen "Nachtragsvertrag zu dem Vertrage vom 26. März 1923 über die 1923 auszugebenden Teilschuldverschreibungen der Rhein-Main-Donau-AG (Goldanleihe von 1923)", durch den die Gesamtsumme der 1923 auszugebenden Teilschuldverschrei- bungen, für die das Deutsche Reich und der Staat Bayern die gesamt- und selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen hatten, um 1.499.988 Goldmark auf 7.505.988 Goldmark erhöht wurde. Demzufolge wurde im Absatz 2 des Vertrages vom 26. März 1923 die Zahl "6.000.000", die bereits durch den ersten Nachtragsvertrag vom 19. Mai 1923 auf "6.006.000" erhöht war, durch die Zahl "7.505.988" ersetzt.

Diese Erhöhung der Gesamtsumme der Teilschuldverschreibungen war durch die Überzeichnung der Goldanleihe notwendig geworden.

15. Darlehen der Bank für wertbeständige Anlagen. -Schwierigkeiten des Geldverkehrs - Wertbeständiges Notgeld

Am 23. Oktober und am 12. November 1923 wurden von der Gesellschaft bei der "Bank für wertbeständige Anlagen in Berlin" auch zwei wertbeständige, zu 5 Prozent verzinsliche und auf 10 Jah- re unkündbare Darlehen aufgenommen ⁵², für die ein Höchsbetrag von 2 x 2.100.000 Goldmark vorgesehen war. Bei der Aufnahme der Darlehen übernahm die Rhein-Main-Donau-AG die Verpflichtung, für Kapital und Zinsen der Darlehen die gesamtschuldnerische Bürgschaft des Deut- schen Reiches und des Landes Bayern herbeizuführen.

Die vorzüge dieser Darlehensaufnahme beruhten vor allem darin, daß das Darlehen ohne hypothekarische Sicherung gegeben wurde, daß jedes Kursrisiko bei der Zeichnung und Konvertierung in eine wertbeständige Anlage vermieden war, und daß die Ausgabe der im Darlehensvertrag vorgesehenen Goldrentenbriefe, welche die Mittel für die Aktiengesellschaft beschaffen sollten, ohne Benennung der Aktiengesellschaft als Schuldner erfolgte, sodaß also die Aktiengesellschaft in keiner Weise rücksichtlich der weiteren Emission auf Goldmark belastet war.

Als Hauptvorteil endlich kam in Betracht, daß bei diesen Darlehen eine Vorausleistung von Reich und Staat, wie sie bei der Goldanleihe von den Banken als wertbeständiges Darlehen gefordert wurde, wegfiel ⁵³⁾.

 $^{53)}$ = Vergl Brief Nr. 1590 an Geheimrat Dr. Held vom 20. Oktober 1923

Das darlehen ist vom Beginn des 6. Jahres ab durch eine jährliche Amortisation in Höhe von vier Prozent des Darlehensbetrages zu tilgen. Vom Beginn des 11. Jahres an kan die

⁵²⁾ = Das zweite der beiden Darlehen wurde jedoch nur zum Teil in Anspruch genommen.

Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft das Darlehen ganz oder teilweise mit fünfmonatlicher Frist kündigen.

Die Gesamthöhe des Darlehens erreichte einen Betrag von 2.900.386,03 Goldmark (GMk.).

In Erfüllung dieser Verpflichtung kam dann auch am 30. April 1924 ein "Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche, dem Staate Bayern und der Rhein-Main-Donau-AG in München über die Bürgschaft für die von der Gesellschaft aufgenommenen Darlehen" zustande.

In diesem Vertrag erklärten sich

- 1. das Deutsche Reich auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1921 (Reichsgesetzblatt, Seite 961) und
- 2. der Staat Bayern auf Grund des Gesetzes vom 23. September 1921 bereit, gegenüber der Bank für wertbeständige Anlagen AG, die gesamt- und selbstschuldnerische Bürgschaft für Kapital und Zinsen nach Maßgabe der in einer Anlage angegebenen Darlehensbedingungen zu übernehmen, sodaß die genannte Bank gemäß § 328 BGB unmittelbar den Anspruch aus der Bürgschaft ge- genüber dem Deutschen Reiche und dem Staate Bayern erwarb.

Am gleichen Tage schlossen das Reich und Bayern noch einen "Rückbürgschaftsvertrag" für das von der Rhein-Main-Donau-AG aufgenommene Darlehen, in dem sich das Reich verpflichtete, dem Staate Bayern, soweit er aus diesem Vertrage in Anspruch genommen würde, 360/568 = 45/71 des von Bayern hierfür verausgabten Betrages zu ersetzen und sich Bayern verpflichtete, dem Reich bei Inanspruchnahme des Reichs aus der Bürgschaft 208/568 = 26/71 des verauslagten Betrages zu ersetzen.

Die Schwierigkeit des Geldverkehrs in damaliger Zeit können nur dann verstanden werden, wenn man berücksichtigt, daß infolge des Währungsverfalles der Begriff "Geld" vollkommen unklar geworden war. Welch groteske Erscheinungen die sich von Woche zu Woche überstürzende Geldentwertung zur Folge hatte, mag aus folgendem Hinweis hervorgehen. Die zeichner der ersten Goldanleihe-Emission hatten im April 1923 den Zeichnungsbetrag sofort in Papiermark einbezahlt.

Für den ersten Halbjahreszins von 2½ Prozent erhielten sie wegen der Zusicherung wertbestän- diger Zinszahlung am 1. Oktober 1923 das rund fünffache des gezeichneten Papiermarkbetrages ausbezahlt. Da aber die Zinsbeträge bei den Banken in deutschen Zahlungsmitteln bereitgestellt werden mußten und von da ab dem Währungsverfall unterlagen, konnte derjenige Kupons-Inhaber, der den Zins nicht sofort bei Fälligkeit abhob, wenige Wochen später, trotzdem der Zinsbetrag ein Vielfaches des Zeichnungsbetrages ausmachte, mit dem Zinsertrag nicht einmal mehr das Porto für die Zins-Überweisung bezahlen.

Aus diesem Beispiel mag ersehen werden, wie wichtig es für die Gesellschaft gewesen war, nicht bloß große Papiermarkbeträge bei der Zeichnung hereinzubekommen, sondern für deren sofortige wertbeständige Anlage, und zwar in täglich greifbaren Summen, zu sorgen.

In diesem Zusammenhang möchten wir auch noch auf eine Eigenart der laufenden Beschaffung deutscher Zahlungsmittel durch die Gesellschaft hinweisen. Die wertbeständigen Depots des Unternehmens lagen bei der Reichsbank in Berlin. Wöchentlich zweimal mußten von den Sommermonaten 1923 ab die Löhne an den Baustellen in deutscher Währung ausbezahlt werden.

Die bayerischen Banken verfügten nicht immer über die nötigen Zahlungsmittel in der nahezu fantastisch anmutenden Höhe. Deshalb wurde ein Kurierdienst eingerichtet, der nachmittags zu Lasten des wertbeständigen Depots in Berlin die entsprechende Menge deutscher Zahlungsmittel erhielt, diese während der Nacht in Koffern verpackt zu den Baustellen am Kachlet bei Passau und in Viereth bei Bamberg transportierte, so daß etwa 24 Stunden nach Umwandlung des Geldwertes die Auszahlung an die einzelnen Arbeiter erfolgen konnte. Trotz dieses wohlorganisierten Geldverkehrs erlitt die Gesellschaft häufig beträchtliche Verluste durch den Währungsverfall, weil die Kaufkraft innerhalb der 24stündigen Transport- und Manipulationszeit manchmal so stark sank, daß der Vorteil

der damals auf Gold gerechnet außerordentlich niedrigen Löhne zum Teil wieder ausgeglichen wurde ⁵¹⁾.

Gegen Ende der Inflationszeit war es trotz aller Vorkehrungen für rechtzeitige Beschaffung von Zahlungsmitteln der offiziellen deutschen Währung nicht mehr möglich, einen einigermaßen seinem Zweck entsprechenden Zahlungsverkehr abzuwickeln, da sowohl bei den Arbeitern als bei den Lieferanten jedes Vertrauen in die Papiermark geschwunden war und diese deshalb fast jegliche Kaufkraft eingebüßt hatte. Um diesem großen Übelstand abzuhelfen, entschloß sich die Leitung der Gesellschaft, wertbe- ständiges Notgeld als Zahlungsmittelersatz in Verkehr zu bringen. Sie wollte aber nicht als Heraus- geber des Notgeldes in Erscheinung treten und schloß sich zusammen mit anderen bayerischen Industrie- und Handelskreisen einer Aktion der Bayerischen Vereinsbank München an. Durch diese Bank wurde Dollar-Notgeld von ¹/₁₀ Dollar aufwärts in Verkehr gebracht. Diese Noten waren durch wertbeständige Mittel hauptsächlich der Rhein-Main-Donau-AG voll gedeckt, wurden vom Publikum gerne genommen und erfüllten ihren Zweck bis zum Ende der Inflation durch Einführung der Rentenmark, die bei einem Kursstand der deutschen Mark gleich 1 Billion Papiermark endlich erfolgte.

Aus den vorstehenden Kapiteln über die finanzielle Entwicklung des Unternehmens in den Jahren 1922 und 1923 geht hervor, daß die Rhein-Main-Donau-AG von den schweren Inflationserschei- nungen vom Frühsommer 1922 an, dank der frühzeitigen Erkenntnis der wahren Sachlage und der weitschauenden Vorbeugungsmaßnahmen ihrer wirtschaftlichen Leitung, trotz aller Schwierigkeiten und großen Hindernisse diese Zeit des schwersten Finanzverfalles Deutschlands gut überwinden konnte, so daß sie in der Lage war, ihre technischen Aufgaben, wenn auch unter Ein- schränkung des ursprünglichen ersten Bauprogramms, planmäßig zu erfüllen.

16. Die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1923/24 - Umstellung des Aktienkapitals auf Goldmark

Vor Ablauf des Geschäftsjahres 1923 hatte der Vorsitzende des Aufsichtsrates, Staatsekretär Dr. Kirschstein, der das Unternehmen schon vor der Gründung der Gesellschaft und seit ihrem Be- stehen außerordentlich förderte, sein Amt niedergelegt, weil er im Herbst 1923 aus dem Reichs- dienste ausschied. Als Vorsitzender wurde im April 1924 Staatssekretär Dr. Krohne vom Reichsverkehrsministerium gewählt.

Über die im Jahre 1923 von der Gesellschaft geleisteten technischen Arbeiten möchten wir folgendes berichten:

An der Stufe Kachlet bei Passau waren im Verlaufe des Jahres 1923 an der Doppelkammerschleuse die Erdarbeiten zu zwei Drittel, die Felsarbeiten zur Hälfte ausgeführt worden. Über dreißig Preßluftbohrer waren für die umfangreichen Felssprengarbeiten Tag und Nacht in Tätigkeit.

An der Südschleuse wurden die Betonierarbeiten in Angriff genommen. Die Eisenkonstruktion für die Eisenbahnbrücke über den Schleusenkanal war in Montage begriffen. Vom Stauwehr war der rechtsufrige Landpfeiler hochgeführt worden. Der Wehrboden für die erste und zweite der sechs Wehröffnungen war in Arbeit. Die Doppelschützen für die Wehröffnung mit ihren gewaltigen Ausmaßen befanden sich um die Jahreswende 1923/24 in den Werken der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) in Fertigung. Die Stemmtore für die Schleuse wurden von der Maschinenfabrik A. Klömme in Dortmund ebenfalls bereits gefertigt. Anschließend an den Landpfeiler waren auch die große Ufermauer und der Fischpaß fertiggestellt. Die sich auf eine Länge von 10 km flußaufwärts sich erstreckenden Uferschutzdämme waren am linken Ufer zum größten Teil aufgeschüttet, am rechten Ufer waren sie in Arbeit.

⁵¹⁾ = Bericht der AG an Dr. Held.

Das Fundament für den Trennungspfeiler zwischen dem Fluß und dem Krafthaus war ausgehoben. Der Erd- und Felsaushub für das Kraftwerk war im Gang und geschah durch mehrere große Löffelbagger. Das ausgebaggerte Material wurde auf langen Rampen auf eine hohe Rüstbrücke gefahren, auf der es über die Donau befördert und in die Uferschutzdämme verbracht wurde.

Auch die Arbeiten an der Staustufe Viereth bei Bamberg machten rüstige Fortschritte. So waren Ende 1923 die Schleuse, das Wehr und der Kraftwerksbau im Wesentlichen fertiggestellt. Die Montage des eisernen Walzenwehres war in Angriff genommen worden.

Im Jahre 1923 waren auch die Entwürfe zur Durchführung der Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis zur Reichsgrenze bei Passau, insbesondere zwischen Aschaffenburg und Würzburg, Bamberg und Nürnberg weiter ausgearbeitet und auch die vom Stromverband überkommene Aufgabe, nämlich die Linienführung zwischen Nürnberg und der Donau noch eingehend zu untersu- chen, gefördert worden ⁵⁴⁾.

⁵⁴⁾ = Vergl. Bericht über den Stand der Bauarbeiten in Nr. 3 1924 der Zeitschrift "Freie Donau" Seite 38

Neben diesen Arbeiten hatte sich die Gesellschaft auch mit dem Studium von Versuchsstrecken für die Niederwasserregulierung der Donau bei Donaustauf und Deggendorf, sowie mit den Vorbereitungen für die Mainstufen bei Aschaffenburg, Erlabrunn und Limbach beschäftigt.

Über die im Laufe des Jahres 1923 erfolgte Fertigstellung des Kraftwerks "Untere Mainmühle" bei Würzburg haben wir ebenfalls bereits oben gesprochen. Wir haben noch festzustellen, daß die erste Turbine im April und die zweite im Juni 1923 in Betrieb gesetzt worden war. Das Kraftwerk war kein eigentlicher Bestandteil des Großschifffahrtsweges, war aber trotzdem zur besseren Ausnützung der am Mainwehr in Würzburg hängenden Wasserkraftanlage auf Rechnung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft errichtet worden. Die zwei Franzis-Zwillings-Turbinen mit stehender Welle erzeugten im Mittel 600 PS. Die Turbinen trieben je einen Gleichstromgenerator, ebenfalls mit stehender Welle, mit 750 Umdrehungen. Ein Teil des erzeugten Gleichstromes wurde in Drehstrom umgeformt. Die Jahreserzeugung betrug über 0,8 Millionen Kilowattstunden.

Über die Stromverwertung mit der "Unteren Mainmühle" hatte die Gesellschaft mit der Kreiselektrizitätsversorgung Unterfanken (Kreiselektra) einen Vertrag vom 8. Juni und 25. September 1923 abgeschlossen, der an Stelle des von der Kanalbauinspektion Würzburg mit der Kreiselektra geschlossenen Vertrages vom 11. Und 14. Oktober 1921 trat.

Der neue Vertrag verpflichtet die Kreiselektra auf 15 Jahre zur Abnahme des Stromes aus der Unteteren Mainmühle zu einem nach den jeweiligen Kohlenwert berechneten Pris je Kilowattstunde, sowie zur Bezahlung einer jährlichen Mindestmenge Strom und zur Lieferung von Strom für die Baustellen der Rhein-Main-Donau-AG am Main.

Über die gesamte Finanzlage der Gesellschaft um die Jahreswende 1923/24 sollte die Bilanz auf den 31. Dezember 1923 Aufschluß geben. Wir lassen diese Bilanz späterhin folgen.

Zur Erläuterung dieser Bilanz sei bemerkt ⁵⁵⁾, daß der Posten "Bauanlagen, Grundstücke und Inventar" außer den Aufwendungen der Gesellschaft für die betreffende Anschaffunen auch den Saldo für die aufgelaufenen Unkosten enthält. Die schuldverschreibungen und Handdarlehen vom Jahre 1922 hatten sich von 600 Millionen Papiermark auf 375.945.000 Papiermark verringert, da ein Teil hievon bei der Zeichnung der Goldanleihe von 1923 in Zahlung gegeben worden war. Die wertbeständigen Schuldverpflichtungen der Gesellschaft, nämlich die 5prozentige Goldanleihe von 1923, die langfristige 5prozentige Bankschuld und das Darlehen von Reich und Bayern sind mit ihren Papiermarkerträgnissen verbucht. Die Bilanz enthält keine Gewinn- und Verlustrechnung, da die Ausgaben für Unkosten abzüglich der Einnahmen lediglich für

Bau- und Projektierungsherstellung diente, als dem Baukonto zu belasten waren.

⁵⁵⁾ = Vergl. den Bericht des Vorstandes über das zweite Geschäftsjahr 1923.

Diese Bilanz konnte aber vor allem mit Rücksicht auf die gewaltigen Unterschiede der Kaufkraft der deutschen Währung in den verschiedenen Zeitabschnitten des Geschäftsjahres nur ein ganz ungenaues Bild der tatsächlichen Finanzgebarung des Unternehmens geben. Der Papiermarkbilanz kam daher angesichts der im November 1923 eingetretenen Stabilisierung der Währung und der Umstellung aller Werte nur mehr eine formelle Bedeutung zu ⁵⁶⁾.

⁵⁶⁾ = Die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft befaßte sich am 30. Juni 1924 mit der Papiermarkschlußbilanz von 1923 und genehmigte dies.

Um aber doch einigermaßen einen Überblick über die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft um die Jahreswende zu bieten, lassen wir gleich hier anschließend die erst im September 1924 erschienene Goldmarkbilanz auf den 1. Januar 1924 folgen ⁵⁷⁾.

⁵⁷⁾ = Wir wollen bereits hier, des Zusammenhangs wegen, vorwegnehmen, daß sich erst am 26.September 1924 der nach Nürnberg einberufene Aufsichtsrat der Gesellschaft mit dem Entwurf für die Goldmark-Eröffnungsbilanz befaßt und ihn gebilligt hatte. Am 20.November 1924 wurde die Goldmarkeröffnungsbilanz der außerordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft vorgelegt, die der Goldmarkbilanz ebenfalls zustimmte und außerdem noch wichtige Beschlüsse hinsichtlicht der Umstellung des Grundkapitals der Gesellschaft faßte, die wir bei der Besprechung der Goldmarkbilanz näher erörtern.

Nach dem Berichte des Vorstandes und des Aufsichtsrats zu dieser Goldmarkbilanz ist über diese Bilanz folgendes zu sagen ⁵⁸⁾:

Als "Aktiva" waren in dem Konto "Bauanlagen" die bis zum Bilanzstichtag ausgeführten Lieferungen und Leistungen, sowie die erfolgten Beschaffungen für die Ausführungen der Großschifffahrts straße und der dabei auszubauenden Wasserkraftwerke zusammengefaßt.

Der Posten "Grundbesitz" umfaßte die Grundstücke und Gebäude in München, Regensburg und Passau, soweit sie nicht unmittelbarer Bestandteil der herzustellenden Schiffahrts- und Wasserkraftanlagen waren.

Im Konto "Inventar" waren die Büroeinrichtungen und Baugeräte enthalten.

Da die wirklichen Goldmarkaufwendungen für die in der Zeit der größten Inflation ausgeführten Bauanlagen, für den in dieser Zeit erworbenen Grundbesitz und das damals angeschaffte Inventar nicht ermittelt werden konnten, so waren die Werte für diese Bauanlagen, für den Grundbesitz und das Inventar zu den Preisen vom Januar 1924 abzüglich der erforderlichen Inventarabschreibungen berechnet.

Die unter den "Aktiva" aufgeführten Effekten bestanden zum weitaus größten Teil aus Reichsgoldanleihe und Dollarschatzanweisungen.

Bezüglich der "Passiva" ist zu bemerken, daß die noch nicht eingelösten 5prozentigen Schuldverschreibungen 1922 (Papiermarkanleihe) auf die in der Goldbilanzverordnung und ihren Durchführungsbestimmungen (3. Steuernotverordnung) vorgeschriebenen Höhe von 15 Prozent des für den Tag der Ausgabe sich berechnenden Goldmarkbetrages aufgewertet worden waren und hiernach 1.165.429,50 Goldmark ergaben. Auf jede Teilschuldverschreibung von 1000 Papiermark traf demnach ein Betrag von 3,10 Goldmark.

Der Posten "Sonstige Schulden" war in der Hauptsache eine feststehende Forderung für die Obli- gationensteuer.

Das Konto "Rückstellung für Goldanleihezinsen" stellte den Betrag der 5prozentigen Goldanleihezinsen für die Zeit vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1923 dar.

⁵⁸⁾ = Vergl. diesen Bericht vom September 1924

Nicht gerade einfach war die Errechnung des ebenfalls unter den Passiven aufgeführten Aktienkapitals (des Eigenkapitals, §8 der Goldbilanzverordnung und §27 der Durchführungsbestimmungen) samt dem Reservefonds. Von den Gesamtaktiven 16.813.668,71 Goldmark wurden die folgenden Passivposten:

5prozentige Schuldverschreibungen 1922

5prozentige Goldanleihe 1923

langfristige 5prozentige Bankschulden

Darlehen von Reich und Bayern

sonstige Schulden

Rückstellung für Goldanleihezinsen

im Gesamtbetrage von 14.109.322,41 Goldmark abgezogen, was einen Rest von 2.704.346,30 Goldmark ergab.

Der Spitzenbetrag von 4.346,30 Goldmark wurde als Reservefonds angelegt und so stand der dann verbleibende Betrag von 2.700.000 Goldmark für die nach der Goldbilanzverordnung erforderliche Umstellung der Stamm- und Vorzugsaktien zur Verfügung.

Bei der Umstellung des Aktienkapitals wurde berücksichtigt, daß die Vorzugsaktie ihrer Natur nach den Papiermarkobligationen von 1922 ähnlich waren ⁵⁹⁾ und daß sie auch gleichzeitig mit den Papiermarkobligationen einbezahlt worden waren. Sie wurden daher unter Zustimmung aller Stammaktionäre entgegen der gesetzlichen Regelung bevorzugt aufgewertet, und zwar wurden sie ähnlich bewertet wie die Papiermarkobligationen durch die gesetzliche Aufwertung. Bei einer glechmäßigen Zusammenlegung von Stamm- oder Vorzugsaktien hätten die Vorzugsaktien auf jeden Fall eine viel geringere Aufwertung erfahren als die Papiermarkobligationen. Die Verteilung nach dem gesetzlichen Schlüssel wäre nämlich eine ganz andere gewesen.

Der als Eigenkapital verbleibende Unterschied zwischen Aktivvermögen und Schulden zu 2 Millio- nen, 700 Tausend Goldmark wäre aus Vorzugs- und Stammaktienkapital nach dem Verhältnis zu teilen gewesen, das dem Nennbetrag der einzelnen Aktiengattungen zu dem Nennbetrag des gesamten Aktienkapitals entsprochen hätte ⁶⁰⁾. Bei Einsetzung eines Spitzenbetrages von 75.000 Goldmark als Reserve auf der Passivseite zwecks Erzielung einer durchführbaren Zusammenlegung und Herabminderung des Eigenkapitals auf 2.625.000 Goldmark wären hiernach entfallen: auf 1.800 Millionen Stammaktien (⁶/₇ des Grundkapitals) = 2.250.000 Goldmark

Auf 300 Millionen Vorzugsaktien ($^{1}/_{7}$ des Grundkapitals) = 375.000 Goldmark Das Zusammenlegungsverhältnis wäre also 2.100 Millionen: 2.625.000 = 800 : 1 gewesen, und zwar gleichmäßig für Stamm- und Vorzugsaktien.

Auf je 16 alte Stamm- oder Vorzugsaktinen zu 16.000 Papiermark würde je eine neue Stamm- oder Vorzugsaktie zu 20 Goldmark getroffen haben ⁶¹⁾.

```
<sup>59)</sup> = Dies vor allem wegen der garantierten Mindestdividende von 5 Prozent
```

Nach dem Gesagten wurde aber zu Gunsten der Vorzugsaktinen beschlossen, daß die Stammaktien im Verhältnis 100 : 1 und die Vorzugsaktien im Verhältnis 333¹/₂ : 1 zusammengelegt werden sollen. Dabei ergab sich:

```
für Vorzugsaktinen: 300.000.000 Papiermark = 900.000 Goldmark
Für Stammaktien: 1.800.000.000 Papiermark = 1.800.000 Goldmark
= 2.700.000 Goldmark
```

Beim Umtausch wurden für 20 Stück alte Vorzugsaktien a´1000 Papiermark drei neue Vorzugsaktien a´20 Goldmark und für 20 Stück alte Stammaktien a´1000 Papiermark eine neue Stammaktie á 20 Goldmark gegeben.

Da aber nach § 27 der Durchführungsbestimmungen zut Goldmarkbilanzverordnung das bisherige Stimmverhältnis zwischen Vorzugs- und Stammaktien nicht geändert werden

⁶⁰⁾ = § 8 der Goldbilanzverordnung,, § 27 der Durchführungsbestimmungen

^{61) =} Vergl. Die Richtlinien für die Goldmark-Eröffnungsbilanz der RMD-AG

durfte, wurde den neuen Vorzugsaktien das einfache und den neuen Stammaktien das dreifache Stimmrecht verliehen.

17. Bemühungen zur Erlangung ausländischen Kapitals im Jaher 1924 - Gewährung von Zwischenkrediten durch Reich und Bayern

In den ersten Monaten des Jahres 1924 trat bei fast allen Unternehmungen im Deutschen Reiche infolge der Stabilisierung der Währung eine gewisse Gesundungskrisis ein. Dank der glänzenden Leitung der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft blieb jedoch diese Gesellschaft von dieser Krisis verschont. Der Aktiengesellschaft war es gelungen, in einem dritten Darlehensvertrag zwischen dem Reiche, Bayern und der Gesellschaft vom 15. Januar 1924 einen neuerlichen Betrag von 1.498.004 Goldmark zum Ausbau des Kachlet-Werkes und der Anlagen in Viereth zu erhalten. Außerdem erhöhten das Reich und Bayern durch einen dritten "Nachtrags-Vertrag zu dem Vertrag vom 26. März 1923 über die auszugebenden Teilschuldverschreibungen der Rhein-Main-Donau-AG (Goldanleihe von 1923)", den sie am gleichen Tage, - nämlich am 15. Januar 1924 - mit der Ge- sellschaft schlossen, die Gesamtsumme der auszugebenden Teilschuldverschreibungen, für die Reich und Bayern die gesamt- und selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen hatten, vorsorglich um 4.494.012 Goldmark (= Gmk) auf 12.000.000 Gmk.

So konnten dann die Arbeiten für das große Unternehmen ohne Einschränkungen weitergeführt werden.

In den nächsten Monaten hatte sich die finanzielle Lage der Gesellschaft aber wieder wesentlich verschlechtert. An die Ausgabe weiterer Schuldverschreibungen konnte man nicht denken, da der inländische Geldmarkt für größere Anleihen nicht aufnahmefähig war ⁶²⁾ und doch brauchte man zur Weiterführung der Arbeiten dringend neue Geldmittel.

⁶²⁾ = Vergl das Rundschreiben von Dr. Krohne vom 2.Juli 1924

Daher war man eifrig bestrebt, ausländisches Kapital für die Gesellschaft zu gewinnen und suchte sich bis zur Gewinnung dieses Kapitals, die wegen der gleichzeitigen Durchführung der Sachver- ständigengutachten für den Dawes-Plan sehr schwierig war, mit der finanziellen Unterstützung seitens des Reiches und Bayerns zu behelfen. Diese Unterstützung durch Reich und Bayern erfolgte in der Form von neuen Zwischenkediten, durch die der Aktiengesellschaft bis zur Aufnahme ausländischen Kapitals die Fortführung der Arbeiten ermöglicht werden sollte. Insgesamt wurden der Gesellschaft im Jahre 1924 von Reich und Bayern Zwischenkredite im Betrage von 12.712.545,62 Reichsmark (= RM) gewährt, die später einschließlich der aufgelaufenen Zinsen in ein Darlehen umgewandelt wurden ⁶³⁾.

⁶³⁾ = Vergl. 5. Und 6.Darlehensvertrag vom 3.Oktober 1925

Über die Bank für wertbeständige Anlagen AG in Berlin waren im Frühjahr 1924 Verhandlungen mit England eingeleitet worden, zu dem Zwecke der Rhein-Main-Donau-AG einen Kredit von 1.500.000 Pfund Sterling zu verschaffen, sie hatten jedoch zu keinem Ergebnis geführt.

Man hatte vor allem auch mit dem River-Syndicat, ferner noch mit der Trans-European-Company Ltd. Fühlung genommen.

Die Verhandlungen mit England lagen hauptsächlich in Händen des stellvertretenden Vorstandsmitgliedes Dr. Endrucks, der im Mai 1924 nach London gereist war. Das praktische Ergebnis seiner Tätigkeit war, daß man die Gründung einer Studiengesellschaft in Aussicht nahm, welche die Möglichkeit der Geldbeschaffung in England prüfen und Beziehungen mit ernsthaften Finanzkreisen einleiten sollte, um nach Lösung der Reparationsfrage an die Aufnahme einer Anleihe herangehen zu können. Es war geplant, daß die englischen Interessenten ein Kapital von 3.500 Pfund Sterling aufbringen sollten, während die Rhein-Main-Donau-AG 1.500 Pfund Sterling zu übernehmen hatte. Als Form der Studiengesellschaft wurde von den Engländern die einer

"Private Company Limited" vorgeschlagen, die etwa der deutschen "Gesellschaft mit beschränkter Haftung GmbH" entspricht. Die Rhein-Main-Donau-AG brachte demgegenüber eine losere Form der Gesellschaft, etwa eine Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit in Vorschlag, drang aber damit nicht durch. Für die Gesellschaft war von den Engländern auch eine mit Rücksicht auf die englische Rechtsübung umfangreiche Satzung ausgearbeitet worden ⁶⁴⁾.

⁶⁴⁾ = Vergl. Die Niederschrift über die Sitzung vom 19.Juli 1924 des Wirtschafts- und Verwaltungsausschusses.

Diese Verhandlungen mit England bzw. die englischen Vorschläge beschäftigten den Wirtschafts- und Verwaltungsausschuß der Rhein-Main-Donau AG unter dem Vorsitz des inzwischen zum bayerischen Ministerpräsidenten gewählten Geheimrat Dr. Held am 19. Juli 1924

In dieser Sitzung wurden bereits Richtlinien für die geplante Studiengesellschaft vorgelegt. Über sie und über die Beteiligung der Aktiengesellschaft an dieser Studiengesellschaft überhaupt hatte der Ausschuß zu beschließen. Unter anderem legten Staatsrat Dr. von Graßmann, Dr. En- drucks und Ministerpräsident Dr. Held eingehend ihre Stellungnahme zu den Verhandlungen dar. Ministerpräsident Dr. Held billigte das Bestreben der Gesellschaft aus England Kredit zu bekom- men und betonte, daß vielleicht Anlaß bestehe auch in Amerika eine ähnliche Organisation zu schaffen, wie jetzt in England.

Nach einer ausgiebigen Besprechung der vorgelegten Richtlinien für die Studiengesellschaft, wur- de von sämtlichen Ausschußmitgliedern mit Ausnahme des Direktors Dr. Hergt, der der Sache skeptisch gegenüber stand, folgendes beschlossen ⁶⁵⁾: "Der Vorstand wird ermächtigt, die Verhandlungen mit den Londoner Herren auf der Grundlage der vorgelegten, vom Ausschuß gebilligten Richtlinien weiterzuführen und im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates durch Abschluß der Verträge und Gründung der Gesellschaft zum Abschluß zu bringen."

⁶⁵⁾ = Vergl. Niederschrift zur Sitzung vom 29. Juli 1924 a.a.O.

18. Gründung einer Tochtergesellschaft in England - The Rhine-Maine-Danube-Canal-Company Ltd.

In der Aufsichtsratssitzung vom 26. September 1924, in welcher auch der Entwurf der von uns bereits oben in Kapitel 16 besprochenen Goldmarkeröffnungsbilanz gebilligt worden war, konnte Dr. Endrucks Bericht über die inzwischen erfolgte Gründung der Londoner Studiengesellschaft erstatten (vergl. Kapitel 19). Er führte dabei aus, daß diese Gesellschaft lediglich eine Generalagentur der Rhein-Main-Donau-AG in Form einer "Privat Limited" zum Studium der Finanzierungsmöglichkeit im Auslande sei, und daß durch Kontrollverträge, sowie durch Verpflichtungsscheine der Aktionäre das ausschlaggebende Übergewicht der Rhein-Main-Donau-AG in der Studiengesellschaft sichergestellt sei ⁶⁶⁾.

⁶⁶⁾ = Vergl .die Niederschrift über die Sitzung des Aufsichtsrates vom 26. September 1924.

Über diese englische Studiengesellschaft zur Kreditbeschaffung der Rhein-Main-Donau-AG wollen wir uns im Folgenden noch kurz verbreiten.

Die "Rhin-Main-Danube-Canal-Company Ltd" ⁶⁷⁾ wurde am 18. September 1924 als eine private Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet. Sie bezweckte die Übernahme und Auswertung einer von der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft in München an Sir Reg. Brade, G.C.B. Und Mr. John Davie, Direktoren der Trans European Co. Ltd. Und Mr. Thomas Robbins aus Berlin, Direktor der Mitropa-Gesellschaft in Deutschland übertragene Konzession, durch welche diese drei Parteien bis zum 31. Dezember 1927 die alleinige Vertretung der Münchener Gesellschaft und das alleinige Recht erhielten, Geldbeträge in England zu vermitteln, welche die Gesellschaft zur Durchführung des sog.

Rhein-Main-Donau-Unternehmens benötigen würde.

 $^{67)}$ = Vergl. "Memorandum betreffend Rhine-Maine-Danube-Canal-Company Limited und Rhein-Main-Donau-AG.

Seit Gründung dieser Studiengesellschaft war man weiter eifrig bestrebt gewesen in England Freunde für das Rhein-Main-Donau-Projekt zu werben und dachte schon an die Ausdehnung entsprechender Werbeaktivitäten auf Amerika. Daher hatte man ein "Memorandum" ausgearbeitet, das bei den Londoner Verhandlungen im November 1924 dem Bankhaus J. Henry Schroder & Co. als Unterlage für die Anfertigung eines amerikanischen Prospektes überreicht worden war.

Die Beziehungen zum Bankaus Schroder & Co. waren deshalb sehr enge, weil dieses Bankhaus die Emission einer Anleihe für die Rhein-Main-Donau-AG prinzipiell übernommen hatte.

Doch konnten die Anleiheverhandlungen angesichts der zu überwindenden Schwierigkeiten im Laufe des Jahres 1924 nicht mehr zum Abschluß gebracht werden und zogen sich noch weit in das Jahr 1925 hinüber.

19. Ausarbeitung von Finanbzierungsprojekten unter Berücksichtigung der geplanten Aufnahme ausländischen Kapitals

Im Sommer 1924 hatte die Rhein-Main-Donau-AG einen umfassenden Finanzplan für die Weiterführung des Unternehmens ausgearbeitet, wobei insbesondere die in absehbarer Zeit zu erwarten- den ausländischen Anleihen Berücksichtigung fanden.

Das im Finanzplan behandelte Bauprogramm umfaßte 68):

- a) Fertigstellung der Staustufe Kachlet in der Donau bei Passau,
- b) Fertigstellung der Staustufe Viereth am Main bei Bamberg,
- c) Weiterbetrieb der "Unteren Mainmühle" in Würzburg,
- d) Fortsetzung der Niederwasserregulierung an der Donau,
- e) Ausbau der Mainstrecke Aschaffenburg bis Würzburg durch 13 Staustufen mit Kraftwerken.

Als fertigstellungszeiten waren dem Plane zugrunde gelegt:

- a) Kachletwerk: bis Ende des Baujahres 1926-27 (März 1927),
- b) Viereth: Ende 1924, dann Flußausbaggerungen in den Baujahren 1925 und 1926 zur Erhöhung des Gefälles an der Staustufe,
- c) Fortsetzung der durch Versuchsstrecken begonnenen Donauregulierung zwischen Regensburg und Vilshofen in den nächsten sechs Jahren.
- D) Ausbau der Mainstrecke Aschaffenburg Würzburg in sechs Baujahren von 1925 an. Hier war jedoch bereits damit gerechnet, daß diese Bauzeit um ein bis zwei Jahre überschritten werden würde.

Über die Kosten der in Ausführung begriffenen Anlagen gab eine dem Finanzplane beiliegende Tabelle Auskunft.

Als Gesamtkosten der damals in Angriff genommenen Anlagen, sowie der bereits fertiggestellten Werke ergab sich nach dieser Tabelle die Summe von 51.030.000 Goldmark.

Für das Bauprogramm Kachlet, Viereth und die Mainstrecke Aschaffenburg - Würzburg war ein eigener kleiner Finanzplan aufgestellt worden.

Aus diesem Finanzplan ging hervor, daß die Gesamtkosten bis zur Fertigstellung der in Ausführung begriffenen Anlagen und für den Vortrieb der Großschifffahrtsstraße von Aschaffenburg bis Würzburg 156.780.000 Goldmark betragen würden.

⁶⁸⁾ = Vergl den Plan für die Finanzierung des Weiterbaues der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße durch Fertigstellung der in Ausführung begriffenen Anlagen und Ausbau der Mainstrecke Aschaffenburg bis Würzburg im Jahre 1924

Wir müssen noch erwähnen, daß der Finanzplan lediglich den Fall im Auge hatte, daß alle zum Weiterbau ab 1. April 1925 erforderlichen Mittel durch ausländische Anleihen aufgebracht werden würden, und daß die öffentlichen Körperschaften lediglich Zuschüsse zu den Verzinsungs- und Tilgungskosten geben würden.

Schließlich gab noch eine dem Finanzplan für das Bauprogramm Kachlet, Viereth und Mainstrecke Aschaffenburg - Würzburg beigelegte Tabelle einen Überblick über den gesamten Finanzdienst für die neu zu beschaffenden Anleihemittel.

Diese Tabelle zeigte, daß die Tilgung der neuen Anleihemittel im Jahre 1949 erfolgt sein würde, und daß die Bürgschaftsleistungen der öffentlichen Körperschaften bis zum Jahre 1946 in An- spruch genommen werden müßten.

Außerdem war der Tabelle zu entnehmen, daß die Wasserkraftanlagen am Kapitaldienst in jedem Jahre einen prozentualen Anteil von zirka 40 Prozent leisten könnten. Dieser verhältnismäßige niedrigere Anteil der Wasserkraftwerke am Finanzdienst erklärte sich nach dem Finanzplan damit, daß die Herstellungskosten der Anlagen gegenüber der Vorkriegszeit um 40 Prozent gestiegen waren, während sich der Wert des elektrischen Stromes nicht in gleichem Maße erhöht hatte.

Der jleine Finanzplan für das Bauprogramm Kachlet, Viereth und die Mainstrecke Aschaffenburg - Würzburg war aber auch noch unter der Annahme durchgerechnet worden, daß die Gesellschaft durch Anleihen nur solche Beträge aufnehmen würde, die aus den Erträgnissen der Kraftwerke kurz nach ihrer Fertigstellung verzinst und getilgt werden könnten, und daß Reich und Länder ent- sprechende Bauzuschüsse in Form von Stammaktien oder diesen gleich zu behandelnden Darlehen geben würden ⁶⁹⁾.

⁶⁹⁾ = Vergl. Den Finanzplan vopm 10. November 1924 a.a.O.

Zur Erläuterung dieses Alternativfinanzplans waren Berechnungen auf der gleichen Baukosten- grundlage angestellt, wie im Haupütfinanzplan und zwar mit einem Kapitalbedarf ab 1925 von 126,5 Millionen Goldmark. Hiervon waren 60 Prozent = 76,15 Millionen Gmk auf Bauzuschüsse und 40 Prozent = 50 Millionen Gmk auf Anleihen gerechnet.

Was die Bürgschaftsleistungen betrifft, so sollten sie nach dem Jahre 1933 aufhören, da angenommen wurde, daß dann die Betriebsüberschüsse größer sein würden als die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung.

Interessant war schließlich noch eine Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den Tilgungsübersichten des Haupt- und Alternativ-Finanzplanes. Aus dieser Gegenüberstellung war ersichtlich, daß bei Beschaffung aller neu erforderlicher Mittel aus Anleihen während 22 Jahre durchschnittlich jährlich 7,55 Millionen Goldmark vom Reich und von den Ländern an Bürgschaftsleistungen aufzubringen waren, während bei Beschaffung der Mittel mit 60 Prozent aus Zuschüssen und 40 Prozent aus Anleihen Reich und Bayern in der die ersten sechs Jahre in Anspruch nehmenden Bauzeit durchschnittlich jährlich nur 14,64 Millionen GMk und in den folgenden drei Betriebsjahren durchschnittlich nur 580.000 Gmk aufzubringen hätten. Der Finanzplan wurde von der Rhein-Main-Donau-AG im Laufe des Monats November 1924 den maßgebenden Regierungsstellen vorgelegt. Dabei wurde betont, daß es für die möglichst rasche Durchführung des Rhein-Main-Donau-Unternehmens wünschenswert wäre, wenn der Alternativ- finanzplan gewählt werden könnte, weil bei diesem in verhältnismäßig kurzer Zeit ein erheblicher Teil der Betriebsüberschüsse zur Unterstützung der Finanzierung des Weiterbaues der Froßschiff- fahrtsstraße zwischen Würzburg und Nürnberg zur Verfügung stehen würde.

Der neue Finanzplan der Rhein-Main-Donau-AG erregte allenthalben starkes Interessse und blieb nicht ohne Kritik. Am 20. November 1924 tagte eine außerordentliche Generalversammlung der RMD-AG, die der von uns bereits im Kapitel 16 besprochenen "Goldmark-Eröffnungsbilanz auf den 1. Januar 1924" zustimmte. Auf Grund einer nach der Generalversammlung stattgefundenen Besprechung der beteiligten Kreise wurden die

aufgestellten Berechnungen neu durchgearbeitet. Maßgebend für die Neubearbeitung war vor allem die in der erwähnten Besprechung gestellte Forderung, es solle eine Untersuchung darüber angestellt werden, wie sich die Verhältnisse gestalten würden, wenn bei Durchführung des Bauprogrammes für die Strecke Aschaffenburg - Würzburg eine achtjährige Bauzeit in Aussicht genommen werden würde. Nicht ungeprüft blieb auf Wunsch auch die Frage, durch welche Maßnahmen es möglich sei, die geldlichen Leistungen von Reich und Staat ziemlich gleichmäßig auf einen gewissen Zeitraum zu verteilen und die Inanspruchnahme von größereren Spitzenbeträgen in den einzelnen Jahren zu vermeiden ⁷⁰⁾.

Das ergebnis der Neubearbeitung des Weiterfinanzierungsproblems war eine Baukostenaufstel- lung, in der ndie im oben besprochenen ersten Finanzplan ⁷¹⁾ angegebenen Gesamtkosten für die Vollendung der Werke Kachlet und Viereth, sowie für den Ausbau der Mainstrecke Aschaffenburg - Würzburg unverändert gelassen wurden.

Nach dieser Aufstellung trafen demnach auf:

Kosten bis Ende Baujahr 1924 (März 1925) = 30.630.000 Gmk Fertigstellung der Werke Kachlet und Viereth und Fortsetzung der Niederwasserregulierung der Donau Regensburg – Vilshofen = 26.150.000 GMk Ausbau des Mains von Aschaffenburg bis Würzburg = 100.000,000 Gmk An der Feststellung der Gesamtkosten von 156.780.000 GMk hatte sich also nach den neuen Berechnungen nichts geändert.

Daneben war eine eigene Aufstellung der Betriebsüberschüsse der Kraftwerke angefertigt worden, zu der die gleichen Berechnungsgrundlagen benützt wurden, wie diese für den bereits bespro- chenen Finanzplan Geltung hatten. Gegenüber den früheren Berechnungen ergaben sich in den einzelnen Jahren bis zur Vollentwicklung der Werke nur unwesentliche Änderungen, die auf der Verschiebung der Bau- und Fertigstellungszeiten der einzelnen Werke zurück zu führen waren.

Bei der neubearbeitung des Finanzplanes war von drer Grundlage ausgegangen worden, daß die noch aufzuwendenden Baukosten 126.150.000 Gmk betragen würden. Dabei war mit einer Bauzeit von acht Jahren gerechnet worden. Was die für die Finanzierung zur Verfügung stehenden Geldmittel betrifft, so sollten diese Mittel in erster Linie durch drei Anleihen mit zusammen 100 Millionen Goldmark aufgebracht werden. Für diese Anleihen waren folgende Bedingungen vorgesehen:

Verzinsung 7,5 Prozent - Ausgabekurs 90 Prozent

Tilgungszeit: 20 Jahre

50 Millionen Gmk sollten im 1. Baujahre,

25 Millionen Gmk nach dem 2. Baujahre und

25 Millionen Gmk nach dem 4. Baujahre aufgelegt werden.

Daneben wurden auch Subventionen vom Reich und Staat in Rechnung gestellt. Es sollten aufge- bracht werden:

Die ersten 2 Jahre je 6.000.000 Gmk,

die folgenden 6 Jahre je 9.000.000 GMk,

die letzten 17 Baujahre je 6.000.000 GMk.

In dem ebenfalls neuausgearbeiteten Tilgungsplan waren die jährlichen Ausgaben der Gesellschaft für Verzinsung und Tilgung der bestehenden Verpflichtungen und der neuen Anleihe, sowie der Einnahmen aus Subventionen und Betriebsüberschüssen für die Zeit von 1925 bis zur Tilgung der neuen Anleihen 1949 gegenübergestellt.

Aus dem Tilgungsplane konnte vor allem entnommen werden, daß auf der Grundlage der Überschüsse schon kurz nach Fertigstellung des Bauprogramms eine weitere Anleihe von 25 Millionen GMK zum Vortrieb über Würzburg hinaus aufgenommen werden könnte und daß etwa 10 Jahre später wieder eine neue Anleihe von 50 Millionen GMk aufgelegt werden könnte, ohne daß die Subventionen vom Reich und Staat geändert werden

⁷⁰⁾ = Vergl. Schreiben der RMD-AG vom 19.12.1924 an das Bayerische Staatsministerium des Innern.

⁷¹⁾ = vom 10. November 1924.

mußten 72).

Nach Fertigstellung dieser neuen Finanz- und Tilgungspläne wurde am 29. Dezember 1924 den beteiligten Regierungsstellen eine Zusammenstellung der oben besprochenen Tilgungspläne vorgelegt, wie sie die folgende Tabelle zeigt.

20. Die Lage des Unternehmens zur Jahreswende 1924-1925.

Abschließend sei hier noch kurz auf die während des Jahres 1924 zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk geführten Verhandlungen über die Verwertung der Energie aus dem Kraftwerk Viereth bei Bamberg hingewiesen. Die Rhein-Main-Donau-AG hatte sich bei der Verwertung dieser Energie genau an die zwischen der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken und der Rhein-Main-Donau-AG in der "Vereinbarung" vom 5. März 1923 getroffenen Regelung gehalten und dem Bayernwerk zunächst Gelegenheit gegeben ein Angebot auf diese Energie zu machen. Da aber das Angebot des Bayernwerks "den finanziellen Verhältnissen der Rhein-Main-Donau-AG nicht gebührend Rechnung trug", machte die Rhein-Main-Donau-AG von dem ihr im Konzessionsvertrag zugestandenen Rechte Gebrauch und lehnte das Angebot ab. Hierauf wurde im Oktober 1924 mit der Großkraftwerk Franken AG eine Vereinbarung über die Verwertung der Viereth-Wasserkräfte getroffen und dem Bayernwerk Gelegenheit gegeben, von seinem Vorzugsrecht Gebrauch zu machen. Dies ist jedoch nicht geschehen.

Die Vereinbarung mit der Großkraftwerk Franken AG sah vor, daß das Kraftwerk Viereth bis zur Inbetriebnahme des Kachletwerkes in die Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken aufgenommen und von dieser betrieben wird. Dabei galten sinngemäß die gleichen Bedingungen wie sie für das Zusammenarbeiten zwischen dem Kachletwerk und dem Dampfkraftwerk Gebersdorf der Großkraftwerk Franken AG vorgesehen waren, jedoch mit dem Unterschiede, daß der Verteilungsschlüssel der Abgaben auf 10 Teile für das Großkraftwerk Franken und 2 Teile für die Rhein-Main- Donau-AG festgesetzt wurde, so lange von dieser Viereth allein eingebracht war. Die Betriebsgemeinschaft schloß im Januar 1925, was wir gleich hier vorweg nehmen wollen, mit dem Bayern- werk ein Abkommen, wonach dieses sich verpflichtete, den Strom aus Viereth über das Netz des oberfränkischen Überlandwerkes und über das Bayernwerknetz zum Großkraftwerk Franken gegen eine Gebühr von 0,15 kg Kohle je Kilowattstunde zu bertragen. Diese Übertragungskosten wurden als Betriebsausgaben der Betriebsgemeinschaft gerechnet

Die Verwertung der elektrischen Energien der Kraftwerke Kachlet und Viereth war demnach auf Grund der vertraglichen Vereinbarungen mit Zustimmung des Bayernwerkes geregelt.

Über die Finanzlage des Unternehmens um die Jahreswende 1924/25 entnehmen wir dem Geschäftsbericht des Vorstandes der Gesellschaft folgendes:

Die sich auf der - von uns bereits im Kapitel 11 (Jahreswende 1923/24) besprochenen - Goldmarkeröffnungsbilanz aufbauende Schlußbilanz zum 31. Dezember 1924 ergab folgendes Bild:

In der Rubrik "Aktiva" enthielt der Posten "Bauanlagen" auch die für die Bauten gemachten Auf- wendungen einschließlich der Verwaltungskosten und der Kosten für den Finanzdienst. Auf die Verwaltungskosten waren die Betriebseinnahmen der Unteren mainmühle verrechnet. Der ausgewiesene Betrag für die Effektenbestände schloß die Stückzinsen bis 31. Dezember 1924 ein.

In den Außenständen waren die in der Hauptsache bewilligten, bis zum Stichtage einbezahlten Darlehen und Zwischenkredite des Reichs und Bayerns enthalten. Der

⁷²⁾ = Vergl. Schreiben vom 19. Dezember 1924 a.a.O.

⁷³⁾ = Vergl. Schreiben der RMD-AG vom 10. März 1925 an den Bayerischen Landtag.

Posten "Beteiligungen" stellte den Anteil der Rhein-Main-Donau-Aktiengesellschaft an der Rhine-Danube-Canal-Co.Ltd.

in London und an der Wasserstraßenbahngesellschaft in Hamburg dar.

Unter der Rubrik "Passiva" hatten sich gegenüber der Goldmark-Eröffnungsbilanz bedeutende Änderungen eigentlich nicht ergeben; der Posten "Darlehen" von Reich und Bayern hatte sich jedoch erhöht. Der Posten "Sonstige Schulden" enthielt hauptsächlich Rückstellungen für Obligationssteuer, Mite und Kapital-Umstellungskosten. Die Rückstellung für Bauzinsen stellte die satzungsgemäß gewährleistete Vordividende von 5 Prozent auf das Vorzugsaktienkapital dar.

Über das Fortschreiten der technischen Arbeiten der Gesellschaft im Jahre 1924 bemerken wir folgendes:

Die Ausführung der Bauten hatte Anfang 1924 nur mehr langsame Fortschritte gemacht; die Stokkung war aber nicht auf irgendwelche finanzielle Schwierigkeiten des Unternehmens, sondern darauf zurückzuführen, daß die Frostperiode bis Ende März 1924 währte. An der Kachletstufe waren ferner an der Verzögerung der Arbeiten zwei Hochwasser schuld, welche die Baugruben übefluteten, während an der Staustufe Viereth ein siebenwöchiger Streik sich unangenehm bemerkbar machte.

Im Laufe des Jahres 1924 war bei der Kachletstufe an der Nordschleuse, die als Kammerschleuse von einer nutzbaren Länge von 230 Metern und einer lichten Breite von 24 Meter ausgebaut wird, der 400 m lange Oberkanal, das Oberhaupt mit Verschlüssen und Antriebsvorrichtungen sowie die Kammer ganz, das Unterhaupt und der über 250 m. lange Unterkanal in der Hauptsache fertigge- stellt werden konnten. Auch wurde die Eisenbahnbrücke über den Unteren Kanal der Nordschleuse erbaut. Am stauwehr, das nahe Heining, 4 km oberhalb Passau, die Donau bei Niederwasser etwa 9 Meter hoch aufstauen soll, wurden die beiden ersten Wehröffnungen mit Wehrboden und Strompfeilern aus Beton und Granit ausgeführt; ein Teil der eisernen Überbauten wurde bereits montiert. Der Trennungspfeiler zwischen Wehr und Krafthaus wurde hochgeführt; die linksseitige Ufermauer wurde fertiggestellt. Außerdem wurde im Schutze von Betondämmen mit dem Aushub für die anschließende Wehröffnung begonnen. Im 148 m langen Krafthaus machte der Aushub für die Turbinenfundamente sichtliche Fortschritte. Der Unterwasserkanal wurde bis auf den Abschluß- damm gegen die Donau hin fertiggestellt. Die Betonierung der Saugschläuche und Einlaufspiralen für die ersten drei Aggergate wurde in Angriff genommen. Am linken Ufer wurden die Staudämme ganz, am rechten Ufer etwa zur Hälfte hergestellt. Das Material für die Staudämme wurde aus dem Aushub der Stauanlagen gewonnen. Eine Reihe von Nebenarbeiten, wie Bach-, Straßenund Brückenverlegungen, Durchlässe, Sicherung der Ortschaften durch Uferschutzbauten usw. konnten ausgeführt werden.

Am Kraftwerk Viereth war im Frühjahr 1924 die Montage der drei Franzis-Turbinen von je 30 Ku- bikmeter pro Sekunde Schluckfähigkeit und 2000 PS Maximalleistung und die Aufstellung der Generatoren erfolgt. Gleichzeitig wurden auch noch rückständigen Erdarbeiten, die den Anschluß des neuen Flußlaufes an das alte Mainbett bezweckten, durchgeführt. Im Laufe des Jahres wurden die Hoch- und Tiefbauten zum Abschluß gebracht. Fertiggestellt wurden insbesondere das aus zwei Öffnungen von je 30 m lichter Weite bestehende Stauwehr, ferner die große Schleusenan- lage, welche aus einem 300 m langen Oberkanal und einer ebenfalls 300 Meter langen Schleusen- kammer besteht. Auch die Kraftanlage mit ihren drei Propellerturbinen zu je 2000 PS Leistung wur- de betriebsfäöhig hergestellt. Endlich waren von den elektrischen Einrichtungen Ende 1924 zwei Generatoren und die gesamte Transformatoren- und Schaltanlage montiert. Damit war auch dieses Kraftwerk nahezu vollendet und konnte seiner Inbetriebnahme im Januar 1925 entgegensehen ⁷⁴⁾.

Das Kraftwerk Untere Mainmühle arbeitete auch im Jahre 1924 zufriedenstellend (der gesamte Strom wurde zur Versorgung der Stadt Würzburg und des Bezirkes Unterfranken abgenommen).

Im Jahre 1924 hatte sich die Gesellschaft auch noch mit eingehenden Untersuchungen über die Linienführung zwischen Nürnberg und der Donau befaßt. Auch im drittren geschäftsjahr, dem ersten mit stabiler deutscher währung, war es der Gesellschaft gelungen, die ihr gestellten Aufgaben zu erfüllen.

21. Die Entwicklung des Unternehmens im Jahre 1925 - Der Gegensatz zwischen Bayernwerk und der Rhein-Main-Donau-AG.

Gleich zu Jahresbeginn, am 5. Januar 1925, wurde der Gesellschaft vom Reiche und Bayern ein weiteres Darlehen von insgesamt 355.000 RMk für die Vorarbeiten am Kachlet gewährt. Die Finanzierung der Gesellschaft hatte sich mittlerweile immer schwieriger gestaltet. Insbesondere war es der Gesellschaft noch nicht gelungen, die bereits im Jahre 1924 geführten Verhandlungen zur Erlangung einer größeren Ausländischen Anleihe zu einem erfolgreichen Ende zu führen. Vor allem wirkten hier die andauernden Streitigkeiten zwischen Bayernwerk und Rhein-Main-Donau-AG außerordentlich hemmend auf die gedeihliche Fortführung der Anleiheverhandlungen.

Bevor wir daher auf die weitere Finanzierung des Unternehmens eingehen, wollen wir uns zunächst der Kontroverse Rhein-Main-Donau-AG kontra Bayernwerk AG zuwenden, die damals die wirtschaftlichen Grundlagen des Rhein-Main-Donau-Unternehmens schwer zu beeinträchtigen drohte.

Bereits in den ersten Monaten des Jahres 1925 begannen wegen der Verwertung der an der Großschifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Würzburg gewinnbaren Wasserkräfte zwischen Bayernwerk und der RMD-AG ernste Differenzen. Nach dem klaren Wortlaut der geschlossenen Vereinbarungen sollte bei Verwertung dieser Wasserkräfte das Verfahren nach Ziffer 8 des Konzessionsvertrages und nach der am 5. und 10. März 1923 mit dem Bayernwerk geschlossenen Vereinbarung, die auch am 9. März die Billigung des Haushaltsauschusses des bayerischen Landtages gefunden hatte, Platz greifen.

Die Kontroverse zwischen Bayernwerk und Rhein-Main-Donau-AG gestaltete sich in dieser Zeit immer unerträglicher. Die Rhein-Main-Donau-AG selbst führte, wie sie am 10. März in einem ausführlichen Schreiben ⁷⁵⁾ an den bayerischen Landtag im Hinblick auf verschiedene gegensätzliche Pressemeldungen feststellte, hinsichtlich der Verwertung der zwischen Aschaffenburg und Würzburg in Aussicht genommenen Wasserkräfte keinerlei anderweitige Verhandlungen und gab ihren Willen dahin kund, daß sie sich wie bisher auch fernerhin genau an das vereinbarte Verfahren halten und die sich aus der Vereinbarung ergebenden Rechte respektieren wolle. Das Bayernwerk hingegen hatte die Verhandlungen über den oben erwähnten Finanzierungsvertrag der Rhein-Main-Donau-AG zum Anlaß genommen, die sehr weitgehende neue Forderung zu erheben, daß die Rhein-Main-Donau-AG für alle künftig auszubauenden Kraftwerke einschließlich der bezeichneten Mainkraftwerke auf ihre Rechte, die sich aus den zwischen Bayern, dem Reich, Preußen, Hessen, Thüringen und ihr geschlossenen Staatsverträgen, aus dem Konzessionsvertrag, sowie aus der zwischen Bayernwerk, Rhein-Main-Donau-AG und Großkraftwerk Franken AG am 5. März 1923 geschlossenen Vereinbarung ergeben Verzicht leisten und die Verwertung ihrer Wasserkräfte ausschließlich dem Bayernwerk überlassen solle, das auch die Verwertungsbedingungen selbst festzusetzen hätte.

Das Bayernwerk machte immer größere Anstrengungen, in der Stromversorgung Bayerns eine Monopolstellung unter der Begründung zu erlangen, daß die Einheitlichkeit der staatlichen Elektrizitätsversorgung durch das Bayernwerk unbedingt gewahrt werden müsse. Als Hauptangriffspunkt in diesem Kampfe um seine Monopolstellung benützte das

⁷⁴⁾ =Vergl. "Die Bauarbeiten der Rhein-Main-Donau-AG" von Oberregierungsrat Hesselberger aus München. Veröffentlicht in "Freie Donau", 10. Jahrgang, Seite 260; Bericht über das 3. Geschäftsjahr 1924.

⁷⁵⁾ = Schreiben der RMD-AG an den bayerischen Landtag vom 10. März 1925; Betreff: Beteiligung Bayerns an der Rhein-Main-Donau-AG: hier Verhältnis zum Bayernwerk.

Bayernwerk vor allem den Hinweis auf den zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Großkraftwerk Franken AG abgeschlossenen Betriebsgemeinschaftsvertrag, trotzdem dieser längst genehmigt war. Das Bayernwerk behauptete nach wie vor, daß diese Betriebsgemeinschaft die Aufgabe einer allgemeinen Landesversorgung des Bayernwerks durch die Errichtung eines Stromversorgungszentrums im Herzen Bayerns erheblich störe, und betonte zugleich immer wieder, daß einer ersprießlichen Zusammenarbeit zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk insbesondere das Bestreben der RMD-AG entgegenstehe, zur Finanzierung des Kanalbaues den an den Staustufen gewonnenen Strom möglichst teuer abzusetzen.

Ferner gab es noch hinsichtlich der Auslegung der Vereinbarung vom 5. März 1923 ernste Differenzen. Das Bayernwerk verlangte insbesondere, daß es von der Betriebsgemeinschaft aus Viereth und Kachlet Strom in einer vom Bayernwerk zu bestimmenden Menge entnehmen dürfe. Diese Strommenge wollte es aber nicht bar bezahlen, sondern die Betriebsgemeinschaft sollte die gleiche Strommenge in Nürnberg aus dem Bayernwerknetz beziehen und zwar auch dann, wenn die Betriebsgemeinschaft den Ersatzstrom nicht oder nicht im vollen Umfang benötigen würde. Weiter verlangte das Bayernwerk von der Betriebsgemeinschaft die Anerkennung deiner Auffas- sung, daß ihm das Entnahmerecht von Kachletstrom auch aus der Übertragungsanlage Kachlet - Nürnberg beispielsweise in Regensburg zustehe und daß die vom Bayernwerk geplante Rücklieferung der entnommenen Strommenge in Nürnberg

Demgegenüber vertrat die Rhein-Main-Donau-AG den Standpunkt, daß eine Monopolisierung der gesamten Landesversorgung durch das Bayernwerk in Wirklichkeit gar nicht bestehe, sodaß eine Störung der Einheitlichkeit der Landesversorgung durch die Betriebsgemeinschaft nicht vorliege.

technisch und wirtschaftlich mit der ausdrücklich vereinbarten Übertragung Kachlet-

Nürnberg gleichwertig sei.

Die Rhein-Main-Donau-AG begründete ihren Standpunkt vor allem damit, daß in Südbayern die Stadt München, die Isarwerke, die Amperwerke und die Lechwerke neben Wärmekraftanlagen auch große ihnen allein zur Verfügung stehende Wasserkraftanlagen besitzen, die, wenn die Auffassung des Bayernwerkes für alle Geltung haben soll, die Einheitlichkeit der Landesversorgung ebenfalls stören müßten. Nicht mit Unrecht stellte daher die Rhein-Main-Donau-AG fest, daß das Großkraftwerk Franken durch die Betriebsgemeinschaft lediglich eine leistungsfähige Wasserkraftbasis für das mittelfränkische Industriegebiet erhalten werde und dazu über eine Dampfreservequelle verfüge, also die gleichen Stromversorgungsverhältnisse bekomme, wie sie die genannten südbayerischen Werke unangefochten seit langem schon besitzen und stets weiter ausbauen.

Die Rhein-Main-Donau-AG bekämpfte weiter die Auffassung des Bayernwerkes, daß sie zu hohe Strompreise verlange und betonte, der Strompreis werde durch Angebot und Nachfrage bestimmt und es sei auch der RMD-AG nicht möglich und nützlich, für ihren aus den Wasserkraftwerken gewonnenen Strom höhere Preise zu verlangen, da sonst eine Abwanderung der Stromabnehmer zu eigener Wärmekrafterzeugung eintreten würde.

Aber auch gegen die vom Bayernwerk vorgenommene sonstige Auslegung des Abkommens vom 5. März 1923 wandten sich die Betriebsgemeinschaft und die RMD-AG energisch. Insbesondere lehnten sie es ab, dem Bayernwerk aus Viereth und Kachlet Strom ohne Bezahlung zu liefern, so- weit sie nicht für Ersatzstrom aus dem Bayernwerk Bedarf hätten.

Auch die Entnahme von Strom aus der direkten Übertragungsanlage Kachlet - Nürnberg wollte die Rhein-Main-Donau-AG dem Bayernwerk entsprechend dem Wortlaut des Abkommens von 1923 nur in Ausnahmefällen (Störungen) gestatten. Die Rhein-Main-Donau-AG gab der Überzeugung Ausdruck, daß sich das praktische Zusammenarbeiten mit dem Bayernwerk auf Grund des Ab- kommens vom 5. März 1923 reibungslos vollziehen werde und daß dem Bayernwerk unter Berücksichtigung der in diesem Abkommen bereits gemachten Zugeständnisse nach Auffassung der Rhein-Main-Donau-AG aus diesem Abkommen folgende wichtige Vorteile erwachsen werden ⁷⁶⁾.

- "1. Das Bayernwerk hat von der Betriebsgemeinschaft die vertragliche Zusicherung erhalten, daß sie vom Bayernwerk Strom für das Versorgungsgebiet des Großkraftwerks Franken bezieht, ferner daß das Dampfkraftwerk Nürnberg und alle übrigen Werke der Betriebsgemeinschaft (Kachlet, Viereth, Hausen) bei Strombedarf des Bayernwerks nach Deckung des eigenen Verbrauchs voll zur Stromlieferung an das Bayernwerk eingesetzt werden, d.h., daß das große Dampfkraftwerk Nürnberg-Gebersdorf und das Kachletwerk für die Landeselektrizitätsversorgung als wertvolle Reserve bereitgestellt werden.

 2. Die Betriebsgemeinschaft hat sich ferner über die aus dem Konzessionsvertrag für die Rhein- Main-Donau-AG erwachsenden Verpflichtungen hinaus noch verpflichtet, dem Bayernwerk Gele- genheit zu geben, auf etwaigen Überschußstrom aus dem Kachletwerk ein Angebot abzugeben, bevor die Betriebsgemeinschaft diesen Strom anderweitig verwerten würde.
- 3. Das Bayernwerk würde die volle Leistung der Viereth-Wasserkraft für seine Zwecke bzw. zur

Versorgung des nordbayerischen Gebietes verwenden können und dort einen wichtigen Stütz- punkt eehalten, der das nordbayerische Gebiet von den unvermeidlichen Störungen des Bayernwerknetzes praktisch unabhängig macht.

- 4. Das Bayernwerk würde außerdem für seine bisher ganz unvollkommen ausgenützte, auf Jahre hinaus unrentable Leitung Nürnberg Bamberg durch die Viereth-Übertragung eine Ausnützung erhalten und dafür Transportgebühren einnehmen, die die anteiligen Ausgaben des Bayernwerks im wesentlichen decken dürften. Die Gegenleistung des Bayernwerks, daß es den Vierethstrom gegen Bezahlung einer Übertragungsgebühr transportiert, bedeutet für die Betriebsgemeinschaft eine wesentliche technische wie wirtschaftliche Verschlechterung gegenüber einer eigenen Übertra- gungsanlage.
- 5. Das Bayernwerk erhält die Möglichkeit, von seinem sonst ebenfalls auf Jahre hinaus ungenü- gend ausgenützten Umspannwerk Würzburg Strom in das vertragsgemäß dem Großkraftwerk Franken zur Beliefeung zustehende Gebiet des Fränkischen Überlandwerkes zu liefern und dadurch seine Einrichtungen viel besser auszunützen.
- 6. Die Versorgung des abgelegenen Passauer Gebietes beim Kachletwerk wurde erst durch die Stromabgabe aus diesem Werk ordnungsgemäß ermöglicht. Andernfalls hätten für dieses Gebiet entweder vom Bayernwerk oder von der Oststrom AG (Niederbayern) lange und kostspielige Leitungen gebaut werden müssen, die sich wegen des dort zu erwartenden zunächst geringen Stromverbrauches auf vile Jahre hinaus nicht hätten rentieren können.
- 7. Durch die Einspeisung des Stromes aus den Mainkräften wird das Bayernwerknetz künftig von zwei Seiten gespeist und erhält dadurch eine größere Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit.
- 8. Die Übertragungsanlage Kachlet Nürnberg geht in den dauernden Besitz des Bayernwerkes über, wird aber von der Betriebsgemeinschaft verzinst, abgeschrieben und instandgehalten.

Außerdem erhält das Bayernwerk von der Betriebsgemeinschaft während und nach der Abschreibungszeit einen jährlichen geldlichen Gewinn von 1,5 Prozent der Herstellungskosten".

Der Kampf des Bayernwerkes gegen die Rhein-Main-Donau-AG bedrohte schließlich die wichtigsten konzessionsmäßigen Rechte der Gesellschaft und erschütterte damit auch die Grundlagen, auf denen diese seinerzeit gegründet werden konnte.

Am 7. März 1925 hatte der Staatshaushaltsausschuß des bayerischen Landtages die im Staatshaushalt für die Beteiligung Bayerns an der Rhein-Main-Donau-AG angeforderten Mi*ttel* bewilligt, dabei aber folgenden Zusatzantrag des Abgeordneten Grafen von Pestalozza angenommen:

"Die Mittel dürfen, soweit sie nicht schon verwendet sind, erst verwendet werden, wenn die Verhandlungen zwischen dem Bayernwerk und der Rhein-Main-Donau-AG zu einem günstigen Abschluß geführt haben" ⁷⁷⁾.

⁷⁷⁾⁼ = Vergl. Schreiben der AG vom 10.März 1925 an den bayerischen Landtag.

Dieser Beschluß hatte seine Ursache in den Differenzen zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk in der Frage der elektrizitätsversorgung, über die wir vorstehend berichteten und ferner in der Befürchtung, die RMD-AG wolle die aus den Mainkraftwerken gewinnbare Energie nicht an das Bayernwerk abgeben, sondern selbst verwerten.

Trotzdem dieser Landtagsbeschluß durch Sperren der Geldmittel das Erliegen des Rhein-Main-Donau-Unternehmens herbeizuführen drohte, gelang es voerst nicht, die großen Meinungsverschiedenheiten zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk in einer beiderseits befriedigenden Weise beizulegen.

Immerhin war es für die Anbahnung der Verständigung ein erheblicher Fortschritt, daß das Reich und Bayern, die beiden Hauptaktionäre der Gesellschaft, als im Frühjahr 1925 über die Auslandsanleihe der Rhein-Main-Donau-AG verhandelt wurde, am 7. April 1925 "Grundsätze für eine Vereinbarung über den Ausbau und die Verwertung der Wasserkräfte im Zuge der Großschifffahrtsstraße" aufstellten, die unter anderem bestimmten, daß der Strom aus den Mainkraftwerken innerhalb Bayerns grundsätzlich durch das Bayernwerk verwertet werden soll. Die Grundsätze ent- hielten außerdem auch für den Absatz außerhalb Bayerns weitgehende Bindungen zu Gunsten des Bayernwerks. Gleichzeitig hatten aber das Reich und Bayern in diesen Grundsätzen festgelegt, daß "die an der Großschifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Würzburg geplanten Wasserkraftwerke fortschreitend zusammen mit der Wasserstraße durch die Rhein-Main-Donau-AG ausgebaut werden sollen".

Gegen diese "Grundsätze" brachte der Vorstand der Rhein-Main-Donau-AG vorallem wegen der weittragenden, auch finanziell ungünstigen Folgen seine schwersten Bedenken wiederholt ein- dringlich zum Ausdruck, da er durch diese "Grundsätze" eine Beschränkung der im Konzessionsvertrag niedergelegten Rechte der Gesellschaft befürchtete, zumal dem Monopolrecht des Bayernwerkes auf den Strom aus den Mainkraftwerken nicht eindeutig die Verpflichtung des Bayernwerkes gegenübergesetzt worden war, für den daraus bezogenen Strom ein Entgelt zu be- zahlen, das die Selbstkosten der RMD-AG unter allen Umständen decken konnte.

Die Gesellschaft mußte sich jedoch mit diesem Beschluß der beiden Haupaktionäre abfinden und im September 1925 den "Grundsätzen" zustimmen, weil von dieser Zustimmung die Genehmigung zur Aufnahme der Auslandsanleihe abhängig gemacht worden war, ohne diese Anleihe drohte das Unternehmen zum erliegen zu kommen. Der Vorstand der RMD-AG konnte damals seine Zustimmung zu diesen Grundsätzen nur geben, weil vom Ministerium des Innern zugesichert worden war, daß durch diese Grundsätze die einschlägigen Bestimmungen des Konzessionsvertrages (Ziffer 8) unberührt blieben und weil durch Grundsätze wenigstens der planmäßige Ausbau der Wasserkraftwerke gleichzeitig mit dem Schiffahrtsanlagen sichergestellt erschien ⁷⁸⁾.

Da sich das Bayernwerk und die Rhein-Main-Donau-AG im allgemeinen mit diesen Grundsätzen einverstanden erklärten, war wenigstens eine gewisse Basis für eine spätere Verständigung gegeben.

Wir lassen daher die genannten Grundsätze folgen:

ı

- "1. Die an der Großschifffahrtsstraße zwischen Aschaffenburg und Würzburg geplanten Wasser- kraftwerke werden fortschreitend mit der Wasserstraße durch die Rhein-Main-Donau-AG ausgebaut.
- 2. Die an diesen Werken verfügbare Energie wird dem Bayernwerk überlassen und Bayernwerk AG verpflichtet sich diese elektrischen Arbeitsmengen im technisch und wirtschaftlich höchstmöglichen Umfang abzunehmen und bestens zu verwerten. Bei der hiernach alsbald zwischen der den Gesellschaften zu treffenden Vereinbarung soll

⁷⁸⁾ = Vergl. Denkschrift der RMD-AG vom 18. September 1926 an das Reichsverkehrsministerium.

gleichzeitig geregelt werden, ob und in welchem Umfang die Ausfuhr elektrischerArbeit nach Ziffer 8 des Konzessionsvertrages der Rhein-Main- Donau-AG überlassen bleibt.
3. Die Energieübernahme durch das Bayernwerk erfolgt dabei zu Bedingungen, die der Bayern- werk AG keinen geldlichen Gewinn bringen, d.h. gegen eine Vergütung, die im weiteren Vertrieb der Energie den anteiligen Einnahmen abzüglich der anteiligen Selbstkosten des Bayernwerks etwa gleichkommt. Die bestehenden und noch zu errichtenden Anlagen der Bayernwerk AG dür- fen dabei nur bis zu dem Umfang in die Selbstkostenberechnung einbezogen werden, in dem sie für den Vertrieb der fraglichen Energiemengen nicht entbehrt werden können".

П.

- "1. Die Verwertung der aus dem Kachlet- und Viereth-Kraftwerk gewinnbaren elektrischen Energie geschieht nach Deckung des Eigenbedarfs der dortigen Kraftwerks- und Schiffahrtsanlagen und des der Deutschen Reichsbahn zukommenden Energieanteils zunächst in der Betriebsgemeinschaft Kachlet Franken GmbH durch deren Stromabgabe an die Großkraftwerk Franken AG in Stein bei Nürnberg, wobei die Bayernwerk AG den Energietransport von den genannten Kraftwer- ken nach Stein für die Betriebsgemeinschaft unter den Bedingungen der Vereinbarung vom 5. März 1923 und einer bezüglich des Kraftwerks Viereth alsbald zu treffenden Vereinbarung besorgt. Es sind alsbald Vereinbarungen herbeizuführen, die
- a) die Abnahme der für die allgemeine Elektrizitätsversorgung benötigten elektrischen Leistung und Arbeit durch das Bayernwerk im Umspannwerk des Kachlet,
- b) die Verwertung der Restenergien von Kachlet und Viereth nach Maßgabe des Abschnitt I sicher- stellen.

III.

Es entspricht den Wünschen des Reichs und Bayerns, daß seinerzeit die Vereinbarungen über die Verwertung der übrigen an Großschifffahrtsstraße geplanten Wasserkraftwerke, d.h. der Werke zwischen Würzburg und Bamberg und an der Donau von Kelheim bis Passau-Grenze, ebenfalls in dem Sinne getroffen werden, daß die Einheitlichkeit der bayerischen Elektrizitätswirtschaft unge- stört aufrecht erhalten bleibt.

IV.

- 1. Zur Erzielung einer technisch und wirtschaftlich möglichst günstigen Lösung für die Landes- stromversorgung unter Wahrung der Belange der Schiffahrtsstraße wird die Errichtung der Kraft- werke einschließlich der elektrischen Übertragungsanlagen zur Verbindung der Kraftwerke untereinander und mit den Energieübernahmestellen der Bayernwerk AG durch die Rhein-Main-Donau- AG im Benehmen mit der Bayernwerk AG erfolgen.
- 2. Die einzelnen Bedingungen, unter denen die Bayernwerk AG die Energie aus den fraglichen Kraftwerken übernehmen wird und nach denen die Kraftwerke betrieben werden, insbesondere die Bemessung der seitens der Bayernwerk AG an die Rhein-Main-Donau-AG zu leistenden Vergütungen werden zwischen den beiden Gesellschaften unter Beobachtung der oben bereits festgelegten Grundsätze vereinbart werden.
- 3. Die Bayernwerk AG übernimmt, soweit es nach Abschnitt 1 (Ziffer 2) veranlaßt ist, mit der Verwertung der Wasserkräfte die von der Rhein-Main-Donau-AG im Konzessionsvertrag vom 30. De- zember 1921 gegenüber den Nachbarländern, sowie wegen einer etwaigen Stromlieferung an die Reichsverkehrsanstalten einschließlich des Betriebes der Großschifffahrtsstraße gegenüber dem Reiche eingegangenen Verpflichtungen vorbehaltlich der Zustimmung der Bezugsberechtigten".

Erst am 4. September 1925 konnte unter Berücksichtigung dieser Grundsätze und in "Ergänzung der am 5. März 1923 zwischen der Bayernwerk AG, der Rhein-Main-Donau-AG und der Großkraftwerk Franken AG, der beiden letzteren Gesellschaften für sich und namens der zu gründenden Betriebsgemeinschaft Kachlet - Franken GmbH geschlossene Vereinbarung" eine weitere wichtige Vereinbarung zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk, der Großkraftwerk Fran- ken AG und der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH getroffen werden, die sich mit der Verwertung des Viereth- und

Kachletstromes und der Austragung von Streitigkeiten innerhalb der genannten Gesellschaften befaßte und die in der Hauptsache folgendes besagt:

"Der Vierethstrom soll bis zur Inbetriebnahme des Kachletwerkes wie bisher verwendet und der hierüber bisher nur vorläufig abgeschlossene Vertrag nunmehr endgültig abgeschlossen werden.

Erst nach Inbetriebnahme des Kachletwerkes ist durch einen Stromlieferungsvertrag die Übernahme der Vierethdarbietung bis zu 11 Millionen Kilowattstunden zu einem Pauschalpreis und die darüber hinausgehende Stromabnahme zu einem Kilowattstunden preis durch das Bayernwerk vorgesehen".

Hinsichtlich der Kachletenergie enthält die Vereinbarung vor allem folgende Bestimmungen:

"Das Umspannwerk beim Kachlet einschließlich der 20-KV-Anlage soll unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Elektrizitätsversorgung des Landes vom Bayernwerk gebaut und betrieben wer- den. Dabei soll der Platz für das Umspannwerk von den beiden Gesellschaften im gegenseitigen Einvernehmen bestimmt werden. Dem Bayernwerk ist ferner noch das Recht zugestanden, mit Beginn der Energielieferung aus dem Kachletwerk in seinem dortigen Umspannwerk dauernd den für Zwecke der allgemeinen Elektri- zitätsversorgung des Landes, und zwa des jetzigen Versorgungsgebietes der Ostbayerischen Stromversorgungs-AG (Sitz München) im Austauschweg Strom - voerst bis zu 5000 Kilowattstunden - soweit Bedürfnis dazu vorhanden ist. Die entnommene Energie soll von der Betriebsgemeinschaft im Austauschweg im Umspannwerk Würzburg wieder zurückbezogen werden. Mehr- oder Minderlieferungen bei diesem Austauschgeschäft sollen gegenseitig monatlich zum gleichen Preis abgerechnet werden",

Ein weiterer wichtiger Punkt der Vereinbarung ist der, daß "der beim Kachlet anfallende Über schußstrom, der zur Versorgung des Gebietes der Großkraftwerk Franken AG nicht benötigt wird, grundsätzlich durch das Bayernwerk verwertet werden soll. Der Preis für diesen Strom soll keinesfalls unter dem Abnahmepreis liegen, den ein Dritter an der Abnahme des Stromes Interessierter ernstlich anbieten würde. Hierüber sollen Verhandlungen von Fall zu Fall zwischen den Gesellschaften vorbehalten bleiben".

Schließlich ist in der Vereinbarung noch vorgesehen, daß "Streitigkeiten aus dieser und der frü- heren Vereinbarung vom 5. März 1923 einem Schiedsgericht unterbreitet werden sollen, dessen Entscheidung endgültig sein soll".

Durch den Abschluß dieser Vereinbarung war der unerquickliche Streit zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk wenigstens in einigen wesentlichen Punkten beigelegt, wenn sich auch die Differenzen noch mehrere Jahre hinzogen um dann erst im Jahre 1928 völlig beendet zu werden. Doch wird hierüber erst unten zu berichten sein.

22. Die weitere Finanzierung der Gesellschaft mittels Darlehen aus Reichs- und Landesmitteln - Die Aufnahme einer großen Auslandsanleihe durch die Gesellschaft

Inzwischen war am 17. August 1925 auch ein für die weitere Finanzierung des Unternehmens be- sonders bedeutsamer Vertrag als zweiter Ergänzungsvertrag zum Main-Donau-Vertrag (vom 13. Juni 1921) zwischen Reich und Bayern zustande gekommen.

In diesem Ergänzungsvertrag wurde zu Ziffer 6 des Main-Donau-Vertrages folgendes bestimmt:

- "1. Die Rhein-Main-Donau-AG wird zunächst folgende Aufgaben ausführen:
- a) Fertigstellung der Staustufen am Kachlet bei Viereth (1. Bauabschnitt)

- b) Fortführung der Niedrigwasserregulierung der Donau, sowie Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Würzburg (2. Bauabschnitt),
- c) Vorarbeiten für die Verbindung Main-Donau.

Die für die Ausführung dieser Aufgaben erforderlichen Geldmittel werden, soweit sie nicht durch Anleihen oder sonstige Einnahmen der Gesellschaft aufgebracht werden, durch das Reich und Bayern im Verhältnis 45:26 beschafft".

Die Ziffer 7 des gleichen Vertrags erhielt folgende Zusatzänderung:

"Auf die Anleihen findet § 116 der Reichshaushaltsordnung vom 31. Dezember 1922 (Reichs- gesetzblatt II. 1923 S. 17) Anwendung ⁷⁹⁾.

Endlich war noch zu Ziffer 8 des Vertrags folgende Bestimmung getroffen worden: "Um das Unternehmen zu fördern und die Bauzuschüsse möglichst niedrig zu halten, erklären sich die Parteien damit einverstanden, daß die Überschüsse der jeweils fertig gestellten Kraftwerke, soweit sie nicht zur Verzinsung und Tilgung der auf dem Kapitalmarkt aufgenommenen Anleihen so- wie zur Deckung sonstiger Verbindlichkeiten der Rhein-Main-Donau-AG erforderlich sind, mit zur Durchführung des in Ziffer 1 angegebenen Bauziels verwendet werden".

In Ausführung des Vertrags vom 17. August 1925 schlossen dann Reich und Bayern am 3. Okto- ber 1925 einen 5. 6. Und 7. Darlehensvertrag mit der RMD-AG ab, um die Weiterführung der Bauarbeiten sicherzustellen.

Per genannte § 116 der Reichshaushaltsordnung enthält das gesetzliche Recht des Rechnungshofs des Reiches, ge- wisse wirtschaftliche Unternehmen - wie z.B. die Rhein-Main-Donau-AG - unter Mitwirkung einer Treuhandgesellschaft zu prüfen. Der genannte Paragraph hat folgenden Wortlaut: "Übernimmt das Reich in einem Vertrag die Gewährleistung für den Ersatz von Schäden, die einem Vertragsteilnehmer aus dem Abschluß von Geschäften bestimmter Art entstehen oder verpflichtet es sich, für die Erfüllung der Verbindlichkeiten eines Dritten einzustehen, so ist, soweit nicht die Natur des Geschäftes eine Abweichung erfordert, für den Rechnungshof das Recht auszubedingen, das Unternehmen des Garantie- oder Bürgschaftsempfänger zu prüfen, soweit die Prüfung zur Feststellung der Voraussetzungen für die Haftung des Reiches erforderlich ist. Der Rechnungshof soll sich zur Erfüllung dieser Aufgaben der Mitwirkung einer von ihm gewählten Treuhandgesellschaft bedienen können.

In dem 5. Und 6. Darlehensvertrag wurde aus dem vom Reich und vom Staate Bayern der Rhein- Main-Donau-AG im Jahre 1924 gewährten Zwischenkrediten der Betrag von 12.712.545,62 RMk mit Wirkung vom 1. April 1925 in ein 5. Darlehen umgewandelt, von dem ⁴⁵/₇₁ = 8.057.247,21 RMk auf das Reich und ²⁶/₇₁ = 4.655.298,41 RMk auf Bayern entfielen. Ein entsprechender teil des Dar- lehens sollte bei einer Erhöhung des Aktienkapitals der Rhein-Main-Donau-AG auf die vom Reich und von Bayern für die Übernahme neuer Aktien zu zahlenden Beträge angerechnet werden und sich dementsprechend das Darlehen um den vom Reiche und von Bayern übernommenen Anteil der Kapitalserhöhung vermindern.

Ferner wurde durch diesen Darlehensvertrag auch die für die Zeit bis zum 31. März 1925 für die Zwischenkredite von der Aktiengesellschaft geschuldeten Zinsen mit Wirkung vom 1. April 1925 in ein weiteres (6.) Darlehen umgewandelt, das - bei einer nach oben erfolgtenden Aufrundung - von angefangenen 1.000 Reichsmark -

für das Reich die Summe von 571.000 RMk

für Bayern die Summe von 212.000 RMk

zusammen 783.000 RMk ergab

Der 7. Darlehensvertrag, der am gleichen Tage abgeschlossen wurde, stellte die bis zu diesem Zeitpunkt gewährten Darlehen zusammen und ersetzte die Darlehensverträge 1 - 6.

Aus dieser Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß sich der Gesamtbetrag der sechs Darlehen auf insgesamt 17.610,000 Reichsmark beziffert, wovon 11.236.000 RMk den Anteil des Reiches und 6.374.000 RMk den Anteil Bayerns darstellen.

Um zur Deckung der Kosten für die nach dem Konzessionsvertrag vom 30. Dezember 1921 von der Rhein-Main-Donau-AG zu erstellenden Schiffahrtsanlagen, die nachher auf das Reich überge- hen sollten, beizutragen, bestimmte dieser Darlehensvertrag, daß Reich und der Staat Bayern aus den sämtlichen, bisher gewährten Darlehen Zinsen nicht berechnen und die Rückzahlung sämt- licher Darlehen erst nach Fertigstellung der Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg und auch nur insoweit verlangen werden, als die Einnahmen der Gesellschaft nach Abzug der Aus- gaben einschließlich angemessener Abschreibungen und nach satzungsmäßigen Rücklagen hier- zu ausreichen würden.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft sollten sämtliche Darlehen sofort zur Rückzahlung fällig werden. Für die Verzinsung und Rückzahlung hatten die Darlehen Rang hinter sämtlichen anderen Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

Gleichzeitig sagten das Reich und Bayern der Rhein-Main-Donau-AG im Verhältnis 45: 26 ein wei- teres Darlehen von 39.334.000 Reichsmark unter den gleichen Bedingungen wie bei den früheren Darlehen zu und verpflichtete sich - vorbehaltlich der Bereitstellung durch die gesetzgebenden Körperschaften - die Einzahlung desselben nach folgendem Plane in drei gleichen Jahresraten zu be- werkstelligen:

Im Rechnungsjahr	Gesamtbetrag	Reich	Bayern
1925	2.283.000 RMk	7.785.000 Rmk	4.498.000 RMk
1926	9.017.000 RMk	5.715.000 RMk	3.302.000 RMk
1927	9.017.000 RMk	5.715.000 RMk	3.302.000 RMk
1928	9.017.000 RMk	5.715.000 RMk	3.302.000 RMK
Zusammen:	39.334.000 RMk	24.930.000 RMK	14.404.000 Rmk

Kreditgewährung in Form der Darlehen von Reich und Bayern noch die Aufnahme einer größeren Auslandsanleihe. Bekanntlich war es im Herbste des Jahres 1924 gelungen, in England eine Studiengesellschaft für die Kreditbeschaffung für das Rhein - Main - Donau - Unternehmen unter dem Namen "Rhine- Maine-Danube-Canal-Company Ltd." zu gründen, die die Beschaffung von Auslandskapitalien für Dir Rhein-Main-Donau-AG erleichtern sollte. Die Anleiheverhandlungen konnten jedoch wie wir bereits früher berichtet haben - im Jahre 1924 nicht mehr beendet werden, sondern zogen sich wegen verschiedener Schwierigigkeiten auch noch im Jahre 1925 sehr lange hin. Sehr hemmend und schädigend auf die Anleihe vor allem die schon Jahre hindurch andauernde Kontroverse zwi- schen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk hinsichtlich der Ausbauwürdigkeit der Mainwasserkräfte und der Verwertung der Energie aus den Kraftwerken Kachlet und Viereth ge- wirkt, da dadurch die Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens in Frage gestellt schien. Erst als Reich und Bayern, die beiden Hauptaktionäre der Gesellschaft, im April des Jahres 1925 die bekannten - bereits oben besprochenen - "Grundsätze für eine Vereinbarung über den Ausbau und die Verwertung der Wasserkräfte im Zuge der

Die finanzielle Lage des Unternehmens erforderte aber neben dieser laufenden

Großschifffahrtsstraße" miteinander vereinbart hatten, die dann die Basis für die im Herbst des Jahres 1925 zwischen Bayernwerk und Rhein- Main-Donau-AG abgeschlossene "Vereinbarung" über die Verwertung des Kachlet- und Viereth- stromes und die Austragung von Streitigkeiten innerhalb der beiden Gesellschaften bildete, gelang es die mittlerweile sehr ins Stocken geratenen Anleiheverhandlungen erneut in Gang zu bringen.

Den rührigen auf die Aufnahme ausländischen Kapitals gerichteten Bemühungen der Gesellschaft war nunmehr ein voller Erfolg beschieden; es gelang ihr eine größere Auslandsanleihe zu erhalten und mit den Newyorker Bankhäusern Mrst. Lee, Higginson & Co. und Henry Schröder, Banking Corporation, einen Vertrag über eine Anleihe im Betrage von 20 Millionen Dollar abzuschließen.

Von der Beratungsstelle für Anleihen im Reichsfinanzministerium in Berlin wurde aber der Rhein-Main-Donau-AG nur die Genehmigung erteilt, 6 Millionen Dollar (= 25 200 000 Reichsmark) als 1. Serie sehr Anleihe aufzulegen.

Am 29. September 1925 wurde der Vertrag mit den Banken unterzeichnet und am 3. Oktober von der Generalversammlung der Rhein-Main-Donau-AG genemigt. Bereits am 5. Oktober des Jahres konnte die Anleihe, welche die *Bezeichnung "Rhine-Maine-Danube-Corporation 25 Years Sinking Fund Gold Debentures Series A*" führte, in New York zur Zeichnung aufgelegt und ihr Erlös bereits wenige Wochen später , am 30. Oktober ausbezahlt werden.

Die Anleihe, die zu einem Kurs von 89 $^{1}/_{2}$ ausbezahlt wurde, ist mit 7 Prozent verzinslich und durch gleichbleibende Annuitäten innerhalb 25 Jahren tilgbar. Die Rückzahlung erfolgt zu einem Kurs von 102,5 Prozent. Der nach dem 1. September 1930 noch ausstehende Teil der Anleihe kann nach 60-tägiger Kündigung zu einem Kurse von 105 zurückbezahlt werden.

Für die Teilschuldverschreibungen der Anleihe, die nicht hypothekarisch gesichert ist, haben die beiden Hauptaktionäre der Gesellschaft, das Reich und der Staat Bayern, die selbstschuldnerische Bürgschaft übernommen und hierüber untereinander und mit der Gesellschaft Verträge abge- schlossen, die wir im folgenden noch kurz erörtern wollen.

Der erste "zwischen dem Deutschen Reich, dem Staate Bayern und der Rhein-Main-Donau AG in München über die Bürgschaft von Teilschuldverschreibungen dieser Gesellschaft" geschlossene Vertrag hat im wesentlichen folgenden Inhalt: "Durch Vertrag mit der Rhein-Main-Donau-AG übernehmen 1. das Deutsche Reich auf Grund des Gesetzes vom 29. Juli 1921 (RGBI. S. 961) und 2. der Staat Bayern auf Grund des Gesetzes vom 23. September 1921 (GVBI. S. 489) gegenüber den Inhabern der von der Rhein-Main-Donau-AG auszugebenden zu 7 Prozent verzinslichen, zu 102¹/₂ rückzahlbaren und seitens der Gläubiger unkündbaren Teilschuldverschreibungen vom Jahre 1925 im Gesamtbetrag von 6 Millionen US- Dollars, benannt: "The Rhine Maine Danube Canal and Power Company 25 Year Sinking Fund Gold Lan" Series A, die gesamtund selbstschuldnerische Bürgschaft für Kapital und Zinsen nach Maßgabe der zwischen den Inhabern der Teilschuldverschreibungen und der Gesellschaft gelten- den Bedingungen, so daß die Inhaber der Teilschuldverschreibungen gemäß § 328 BGB unmit- telbar den Anspruch aus der Bürgschaft gegenüber dem Deutschen Reiche und dem Staate Bay- ern erwerben. Gleichzeitig verpflichten sich in diesem Vertrage die Regierungen des Deutschen Reiches und des Staates Bayern, in den jeweiligen Reichshaushalt eine Betrag einzustellen, welcher beim Reich 45/71 (fünfundvierzig einungdsiebzigstel) und bei Bayern 26/71 (sechsund- zwanzig einundsiebzigstel) der verbürgten jährlichen Leistung für Verzinsung und Tilgung der An- leihe entspricht". Der zweite Vertrag wurde "zwischen dem Deutschen Reiche und dem Staate Bayern über die Bürgschaft für Teilschuldverschreibungen der Rhein-Main-Donau-AG" abgeschlossen und stellt sich als ein Rückbürgschaftsvertrag dar.

Anknüpfend an die oben erwähnte Bürgschaft enthält der Vertrag die Verpflichtung des Deutschen Reichs und des Staates Bayern, soweit aus dieser Bürgschaft einer der beiden Vertragspartner in Anspruch genommen werden sollte, diesem den auf ihn entfallenden Teil des verausgabten Betrages (nämlich das Deutsche Reich dem Staate Bayern 45/71 und der Staat Bayern dem Deutschen Reiche 26/71 zu ersetzen.

Die so aufgenommenen Anleihemittel waren hauptsächlich dazu bestimmt, das Kachletwerk zu vollenden und die ersten drei Kraftstufen am Main oberhalb von Aschaffenburg auszubauen.

Erst durch diese glückliche Kombination von Auslandsanleihe und von Krediten aus Reichs- und Landesmitteln konnte die weitere Finanzierung der Großschifffahrtsstraße als gesichert gelten.

23. Die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1925-26.

Die Gesellschaft war auch im Jahre 1925 in der Lage, mit Hilfe der ihr fast ausschließlich vom Reich und Bayern in Form von Darlehen zur Verfügung gestellten Geldmittel ihre Aufgaben programmgemäß weiterzuführen ⁸⁰⁾.

⁸⁰⁾ = Vergleiche hierzu "Geschäftsbericht des Vorstandes der Gesellschaft über das 4. Geschäftsjahr 1925"

An der Kachletstufe bei Passau waren die Arbeiten im Großen und Ganzen ohne wesentliche Störungen erheblich fortgeschritten. Von der Schiffahrtsanlage war die Südschleuse fertigestellt und im September 1925 in Betrieb genommen worden, während an der Nordschleuse die Sprengarbeiten, das Unterhaupt ganz und das Oberhaupt zum Teil vollendet wurden. Am Stauwehr waren von den sechs großen Wehröffnungen bis Ende 1925 der fertiggestellt. Am Krafthaus wurden die Tiefbauarbeiten für die acht Turbinenaggregate vollendet. Auch die beidseitigen Staudämme mit ihren Neben anlagen waren Ende des Jahres in der Hauptsache vollendet und die Ausführung der acht Pumpstationen konnte in Angriff genommen werden. Ebenso schritt auch die Herstellung der Turbinen und Generatoren planmäßig fort.

Die Staustufe Viereth bei Bamberg war im Jahre 1925 betriebsfertig vollendet worden. Im Januar wurde der Probebetrieb zunächst mit zwei Maschinensätzen aufgenommen; die Inmbetriebnahme des dritten Maschiensatzes erfolgte im April. Damit war die volle Ausbauleistung von 6.000 PS er- reicht und der Betrieb des Kraftwerkes Viereth konnte nach Abwicklung des Probelaufes von der Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH am 25. Februar 1925 übernommen werden.

Zu diesem Zeitpunkt nahm auch die bereits im Jahre 1922 vereibarte Gesellschaft ihre Tätigkeit auf. Die Stromerzeuguinmg von Viereth betrug im Jahre 1925 rund 15.000.000 Kilowattstunden bei ununterbrochenen 24-Stundenbetrieb und voller Ausnützung des Werkes.

Die Übertragung des Stromes nach Nürnberg erfolgte duirch die Leitungsnetze des Überlandwerkes Oberfranken und des Bayernwerkes.

Im Übrigen haben sich die in Viereth geschaffenen Schiffahrts- und Kraftanlagen voll bewährt.

Auch das Kraftwerk "Untere Mainmühle" hatte im Jahre 1925 zufriedenstellend gearbeitet und rund 2.600.000 Kilowattstunden (kWh) erzeugt. Über die Stromverwertung dieses Kraftwerks war ursprünglich zwischen der RMD-AG und dem Kreisüberlandwerk Unterfranken (Kreiselektra) ein Vertrag abgeschlossen worden, über den wir bei Besprechung der Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1923-24 bereits berichtet haben.

In diesem Vertrag war nunmehr im Herbst 1925 an Stelle der Kreiselektra die Kreishauptstadt Würzburg eingetreten, deren Elektrizitätswerk schon vorher nahezu den gesamten Strom der "Unteren Mainmühle" aufgenommen hatte.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß auch die Entwurfsbearbeitung für den Vortrieb der Großschifffahrtstraße von Aschaffenburg im Jahre 1925 für die Strecken Bamberg - Nürnberg und für den Lechzubringer ansehnliche Fortschritte gemacht hatte.

Die Finanzulage des Unternehmens um die Jahreswende 1925-26 erhellt am besten aus der Ge sellschaftsbilanz auf den 31. Dezember 1925, die folgt.

	Reichsmark	Reichsmark
Bauanlagen u. Bauinventar		. 44.049.494,09
Grundbesitz		416.478,90
Betriebsinventar		. 6.232,33
CC - Late		. 371.751,15
		·
Kassa-Bestand, Bank- u. Postschekguthaben		. 25.874.508,51
Außenstände		. 180.329,99
Beteiligungen		. 58.006,88
Bürgschaften u. Sicherungsübereignungen	. 87.858.29	
		70.956.801,56
Aktienkapital Stammaktien	1.800.000	
		2.700.000
orzugsaktien	. 900.000	2.700.000
Reservefonds 5%-Schuldverschreibungen 1922 . plus Mehraufwertung .	. 1.158.510,30 . <u>295.646,66</u> 1.454.165,96	4.346,30
olus Zinsen auf Spitzenbeträge pro 1925	16.813,51	1.470.970,47
5% Goldanleihe 1923		. 7.505.988,00
% Auslandsanleihe 1925 von 6.000.000 US-	Dollar	. 25.200.000,00
angfristige 5% Bankschuld		. 2.900.386,03
Darlehen von Reich u. Bayern .		. 29.893.000,00
Sonstige Schulden		. 506.587,78
		. 500.507,70
Rückstellung für Bauzinsen	. 45.000,00	
Rückstellung für Zinsen der	12.072.72	
Schuldverschreibungen	. 12.072,68	
Rückstellung für Zinsen der		
Goldanleihe	. 93.824,85	
Rückstellung für Zinsen der		
Auslandsanleihe	. <u>588.000,00</u>	738.897,53
Rückstellung für nicht erhobene Bauzinsen Rückstellung für nicht erhobene Zinsen für	. 11.462,40	
"	. 25.163,34	36.625,74
		00.020,7 1
Bürgschaften und Sicherheitsübereignungen .	87 838 79	

70.956.801,85

Zur Erläuterung der Bilanz sei kurz folgendes bemerkt ⁸¹⁾: Auf der Seite der "Aktiva" hatte sich der Posten "Bauanlagen" und "Bauinventar" mit 44.049.494,09 RMk gegenüber dem Vorjahr um den Betrag von 18.769.498,38 RMk erhöht. Dieser Mehrbetrag errechnet sich aus den Aufwendungen für die fertiggestellten und in Ausführung begriffenen Bauwerke, einschließlich der elektrischen und maschinellen Einrichtungen, sowie für die unmittelbar zur Ausführung nötigen Grundstücke und für das Bauinventar und aus den Ausgaben für Projektierung und Verwaltung abzüglich der Betriebs-überschüsse der Kraftwerke, ferner aus den Schuld- und Bauzinsen, aus dem Disagio der Auslandsanleihe von 1925 sowie aus den sonstigen Geldbeschaffungskosten und dem gemäß dem Aufwertungsgesetz vom 16. Juli 1925 unter den Passiven aufgeführten Betrag für die Mehraufwertung der 5prozentigen Schuldverschreibungen von 1922.

Die Effektenbestände wurden gemäß § 261 HGB bewertet und schlossen die Stückzinsen bis 31. Dezember 1925 ein. Die Höhe des Postens "Kassabestand, Bank und Postscheckguthaben mit 25.874.508,51 RMk entsprach der Verpflichtung der Gesellschaft, den Erlös der Auslandsanleihe bis zur Verwendung für Bauzwecke für die allgemeine Wirtschaft bereitzuhalten.

Die "Außenstände" enthielten außer transitorischen Posten hauptsächlich eine Forderung an die Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH in Nürnberg, die anläßlich der Übernahme von Betriebsmitteln für die Durchführung der Betriebsgemeinschaft entstanden war.

Der Posten "Beteiligungen" enthielt unter anderem die Anteile der Aktiengesellschaft an der "Rhine-Maine-Danube-Canal Company Limited in London und der Betriebsgemeinschaft Kachlet- Franken GmbH.

Auf der Seite der "Passiva" waren das Aktienkapital und der zum Spitzenausgleich bei der Eröff- nungs-Goldbilanz von 1923 eingesetzte Reservefonds, die 5prozentige Goldanleihe von 1923 und die langfristige 5prozentige Bankschuld unverändert geblieben. Die 5prozentigen schuldverschreibungen von 1922 hatten gegenüber der Bilanz für 1924 durch Rückkauf eine Minderung um 6919,20 RMk erfahren. Infolge der vorzunehmenden erhöhten Aufwertung kamen der Betrag von 295.646,66 RMk und die nicht zur Auszahlung kommenden, sondern zum Kapital zu schlagenden Spitzenbetragszinsen für 1925 hinzu. Die 7prozentige Auslandsanleihe für 1925 (The Rhine-Main-Danube Canal and Power Company 25 Year Sinking Fund Gold Loan) wurde im Neubetrage von 6.000.000 US-Dollar = 25.200.000,00 RMk in die Bi- lanz eingestellt. Die in der Bilanz für 1924 getrennt angegebenen Darlehen und Kredite von Reich und Bayern waren in der Bilanz für 1925 zusammengefaßt und hatten sich um die weiter gewährten Darlehen nebst Zwischenkreditzinsen erhöht.

Der Posten "Sonstige schulden" umfaßte in der Hauptsache Forderungen der Bauunternehmer und Steuerrückstellungen.

Aus der vorstehend erläuterten Bilanz zum 31. Dezember 1925 geht hervor, daß der Gesellschaft die nötigen Geldmittel zur verfügung standen, um in der folgenden Zeit unbeeinflußt von finanziel- len Schwierigkeiten programmgemäß weiterbauen zu können.

24. Das Unternehmen im Jahre 1926 - Der Streit um die Wirtschaftlichkeit der Mainwasserkräfte.

Wie wir bereits oben angedeutet haben, konnte inzwischen noch immer keine endgültige und vollständige Beilegung der zwischen dem Bayernwerk und der Rhein-Main-Donau-AG schwebenden Meinungsverschiedenheiten über die Main-Wasserkräfte erzielt werden. Im Gegenteil, die Differ enzen erreichten im Jahre 1926 einen neuen Höhepunkt. Da in der Vereinbarung vom 4. Septem- ber 1925 vor allem um eine eindeutige Bestimmung über den Preis fehlte, den das Bayernwerk der Rhein-Main-Donau-AG für den Strom aus den Mainkraftwerken zahlen sollte, ergaben sich neue Meinungsverschiedenheiten, die soweit gingen, daß die Weglassung der Kraftwerke verlangt wurde ⁸²⁾.

Wenn es sich nur um Meinungsverschiedenheiten über Strompreise gehandelt hätte, wäre die Sache für das Rhein-Main-. Donau-Unternehmen und für die beiden Hauptaktionäre nach Ansicht der Rhein-Main-Donau-AG vielleicht nicht von so grundlegender Bedeutung gewesen; denn der Stromwert aus Wasserkräften kommt der Volkswirtschaft zugute, ganz unabhängig davon, in welchem Verhältnis der geldliche Vorteil auf den Besitzer der Werke, den Stromverteiler oder Stromverbraucher, verteilt wird. Solche Differenzen hätten sich unter Umständen durch durch geeignete Vertragsänderungen regeln lassen. Gefährlich aber konnte die Differenz dann werden, wenn die Wasserkräfte überhaupt nicht ausgebaut werden sollten. Denn damit würde dem Unter- nehmen eine seiner wirtschaftlichen Hauptgrundlagen entzogen werden und es stand zu befürchten, daß es diesen Entzug nicht lange überdauern würde. Interessant war es bei der ganzen Kontroverse, daß von bayerischer Seite zuerst jahrelang um das ausschließliche Strombezugsrecht des Bayernwerks gekämpft un der Ausbau der

Wasserkräfte durch die Grundsätze vom 7. April 1925 erneut vertraglich sichergestellt worden war; in dem Zeitpunkt aber, in welchem die Annahmeverpflichtung des Bayernwerkes praktisch wurde und der RMD-AG ein Strompreis bezahlt werden sollte, der die Erfüllung der von Bayern selbst mitauferlegten Vetrags- und finanziellen Verpflichtungen ermöglicht hätte, wurde der Ausbau der Wasserkräfte als unwirtschaftlich dargestellt und ihre Weglassung gefordert!

⁸²⁾ = Vergl. Unveröffentlichte Denkschrift "Zur Frage des Ausbaues der Mainwasserkräfte im Zuge der Rhein-Main-Donau- Schiffahrtsstraße" von Th. Henftling vom 18. Juli 1927

Gegenüber den Angriffen des Bayernwerks auf die Ausbauwürdigkeit der Mainwasserkräfte und dem Verlangen, die Staustufen nur für Zwecke der Schiffahrt, nicht auch gleichzeitig für Zwecke der Kraftgewinnung auszubauen, bemühte sich die Rhein-Main-Donau-AG die Notwendigkeit des Ausbaues der Mainwasserkräfte und ihre Ausbauwürdigkeit darzutun.

Da inzwischen auch das Reichsverkehrsministerium gefordert hatte, daß vor Inangriffnahme der Bauten am Main die Ausbauwürdigkeit der Mainkraftwerke im einzelnen nachgewiesen werden müßte, hatte die RMD-AG im April 1926 eine ausführliche Denkschrift über die "Ausbauwürdigkeit der Wasserkraftanlagen an den Main-Staustufen Obernau, Kleinwallstadt und Klingenberg der Rhein-Main-Donau-AG" ⁸³⁾ ausgearbeitet.

83) = Denkschrift der RMD-AG vom 26. April 1926, nicht gedruckt.

Vor allem wurde in dieser Denkschrift untersucht, wie sich die finanziellen Verhältnisse der Rhein- Main-Donau-AG gestalten:

- a) bei Ausbau der Mainstufen mit Wasserkraftwerken,
- b) bei Ausbau der Mainstufen **ohne** Wasserkraftwerke.

Der Umfang der zunächst auszuführenden Anlagen war durch die der Gesellschaft für die nächs- ten drei Etatjahre (1925-1928) zur Verfügung stehenden Geldmittel bestimmt, die sich in der Hauptsache aus rund 27 Millionen RMk (aus Reichs- und Landesmitteln) und rund 22 Millionen RMk (aus dem Ertrag der Auslandsanleihe) zusammensetzten. Hiervon sollte ein Teil zur Fertigstellung des Kachletwerkes und der sonstigen in Ausführung befindlichen Arbeiten verwendet wer- den, während der Rest für die am Main in Angriff zu nehmenden Bauten zur Verfügung stand.

In dieser Denkschrift erbrachte die Rhein-Main-Donau-AG in eingehenden Berechnungen und ausführlichen Finanz- und Tilgungsplänen den Nachweis für folgend von ihr aufgestellten Behaup- tungen ⁸⁴⁾:

- "1. dafür, daß mit den verfügbaren Geldmitteln der RMD-AG entweder **drei** Mainstufen **mit** Wasser- kraftanlagen oder **fünf** Mainstufen **ohne** Wasserkraftanlagen gebaut werden können:
- 2. daß der Anteil der Auslandsanleiheschuld in beiden Fällen gleich groß ist;
- 3. Daß für Verzinsung und Tilgung des Schuldanteils der Wasserkraftanlagen keine Reichs- und Staatszuschüsse in Anspruch genommen werden müssen;
- 4. Daß die anteilige Anleiheschuld für die Schiffahrtsanlagen beim Ausbau mit Wasserkraftanlagen in 14 Jahren getilgt ist und daß für die anteiligen Annuitäten aus Reichs- und Staatszuschüssen nur 10,3 Millionen Reichsmark aufgewendet werden müssen, während beim Ausbau ohne Was- serkraft anlagen die Tilgung 25 Jahre dauert und für die Annuitäten 33 Millionen RMk aus Reichs- und Staatszuschüssen aufzubringen sind;
- 5. Daß der Rhein-Main-Donau-AG beim Ausbau mit Wasserkräften vom 15. Jahre ab jährlich rund 1 Million RMk für die Weiterbeförderung der Großschifffahrtsstraße zur Vefügung stehen, während bei Wegfall der Wasserkräfte solche für den Weiterbau und die schließliche Verzinsung und Rückzahlung der gewährten Reichs- und Staatszuschüsse unbedingt nötigen Mittel **nicht** anfallen.

⁸⁴⁾ =Vergl. Denkschrift a.a.O. S. 18

Zusammenfassend war in der Denkschrift bemerkt, "es seien die finanziellen Vorteile des Aus - baues der Wasserkräfte so überragend, daß von dem ursprünglich gefaßten und bis in die jüngste Zeit aufrecht erhaltenen Plan der gleichzeitigen Schaffung einer Großschifffahrts- und Wasser- kraftstraße nicht abgewichen werden dürfe, ohne die Durchführbarkeit des ganzen Unternehmens aufs Schwerste zu gefährden. Auch aus rein volkswirtschaftlichen Erwägungen wäre es nicht zu rechtfertigen, beim Ausbau der reinen Schiffahrtsanlagen am Main Gefällstufen von je mehreren Metern zu schaffen und die sich hierbei ergebenden bedeutenden Energiequellen nicht auszu- nützen, sondern das Wasser ungenützt über die Wehre abstürzen zu lassen".

Diese Denkschrift vom 26. April 1926 wurde in der Öffentlichkeit und auch innerhalb des Reichs- verkehrsministeriums heftig angegriffen und dabei behauptet, in der Denkschrift sei auf die Kraft- werke nur das halbe Anleihekapital gerechnet, was aber der Wirklichkeit nicht entsprach.

Auch das bayerische Staatsministerium des Innern beschäftigte sich eingehend mit der genannten Denkschrift und kam dabei im August 1926 zu dem Schlusse, daß die Mainwasserkräfte nicht ausbauwürdig seien ⁸⁵⁾. Von der Wasserkraftabteilung im Staatsministerium des Innern wurde vor allem die ausnützbare Gesamtjahresarbeit der drei Kraftwerke am Main wesentlich geringer ein- geschätzt, als dies von Seiten der Rhein-Main-Donau-AG geschah, ferner wurde der Stromwert geringer und die jährlichen Ausgaben höher in Ansatz gebracht als in den Berechnungen der RMD-AG, so daß sich ein beträchtlicher jährlicher Geldverlust ergeben würde.

es = Vergl. Niederschrift über die Sitzung des elektro-wirtschaftlichen Ausschusses der RMD-AG vom 14. Juli 1926 und der 5 Niederschriften des Staatsministeriums des Innern vom 11. August 1926

Gegen all diese Angriffe wandte sich die Rhein-Main-Donau-AG am 18. September 1926 in einem ausführlichen an den Reichsverkehrsminister gerichteten Schreiben ⁸⁶⁾, um die verschiedenen An- griffsirrtzümer aufzuklären, die zum Teil auf einer mißverstandenen Auffassung der Berechnun- gen aus der Denkschrift der RMD-AG vom 26. April 1926 über die "Ausbauwürdigkeit der Main- wassserkräfte" beruhten, zum Teil infolge von Textabweichungen zwischen der Niederschrift des Ministeriums des Innern und der Rhein-Main-Donau-AG über die elektrowirtschaftliche Ausschuß- sitzung vom 14. Juli 1926 entstanden waren.

⁸⁶⁾ = Vergl. Schreiben der RMD-AG an den Reichsverkehrsminister vom 18. September 1926 (Brief Nr. 15 515. Ziffer III.) Betreffend : Ausbau der Mainwasserkräfte. -5 Niederschriften der RMD-AG vom 31. Juli bis 11. September 1926

So wurde, wie aus dem Schreiben vom 18. November 1926 u.a.. hervorging, vom Ministerium des Innern offenbar übersehen, daß die Mainwasserkräfte in den Berechnungen der Denkschrift vom 26. April 1926 nicht mit den 50prozentigen Zinsenund Tilgungsdienst der Herstellungskosten, sondern mit dem vollen Betrage belastet sind.

Das schreiben wies auch darauf hin, daß Direktor Henftling von der Rhein-Main-Donau-AG in der Sitzung des elektrowirtschaftlichen Ausschusses an Hand des Finanzplanes nachgewiesen habe, daß die Erträgnisse des Kachletwerks, der Kraftwerke Viereth und Untere Mainmühle schon nach wenigen Betriebsjahren nahezu ausreichen würden, um den gesamten Schuldendienst der Rhein-Main-Donau-AG zu decken. Die richtigkeit der im Finanzplan eingesetzten Kachlet-Erträgnisse, die bestritten wurde, sei in der Sitzung des elektrowirtschaftlichen Ausschusses auch von dem Vertreter des Hauptstromabnehmers, dem Vorstand der Großkraft- werk Franken AG ausdrücklich bestätigt worden.

In der Denkschrift der Rhein-Main-Donau-AG und in den Gegenberechnungen des Ministeriums des Innern seien zu Lasten der Wasserkräfte jährlich 530.310,00 RMk gerechnet für die planmäs- sige Verzinsung und Tilgung des sich aus der gegenwärtigen Geldbeschaffung zufällig ergeben- den 50prozentigen Anteiles an der Anleiheschuld; außerdem habe die Rhein-Main-Donau-AG weitere 514.690,00 RMk, also einen fast

ebenso hohen Betrag für verstärkte Tilgung der Gesamt- schuld der Schiffahrts- und Wasserkraftanlagen zusammen eingesetzt. Daraus ging - so stellt die RMD-AG in ihrem Schreiben an den Reichsverkehrsminister fest - klar hervor, daß die Gesell- schaft die Wasserkräfte nicht nur mit 50 Prozent der Herstellungskosten belasten will und ihre Ausbauwürdigkeit für gegeben erachtet, wenn aus dem Ertragswert nur die planmäßige Ver- zinsung und Tilgung von 50 Prozent des Anlagewertes bestritten werden kannm, sondern daß sie auch in der Denkschrift vom 26. April 1926 mit nahezu der doppelten Belastung der Wasserkräfte gerechnet hat, wodurch die aus der Niederschrift des Ministeriums des Innern und aus dessen Äusserungen im elektrowirtschaftlichen Ausschuß hervorgehende gegenteilige Auffassung sich als nicht richtig erwiesen.

Die Rhein-Main-Donau-AG erachtete unter eingehender Erörterung der einschlägigen Fragen in ihrem Schreiben vom 18. September 1926 den Nachweis für erbracht, daß die Wasserkraftan- lagen der drei unteren Mainstaustufen bei Einsetzung des wirklichen Stromwertes, wie er bei an- deren Werken der RMD-AG tatsächlich schon erzielt wird, rentabel sind, auch wenn die gesamten Ausbaukosten aus der Auslandsanleihe bestritten werden.

Die große Differenz in den Rentabilitätsberechnungen der Rhein-Main-Donau-AG und des Minis- teriums des Innern führte sie auf die beiderseits verschiedenen Auffassungen über die der Rhein-Main-Donau-AG auferlegten Vorschriften bezüglich der Stromverwertung zurück.

Hinsichtlich der im Frühjahr 1925 zwischen den beiden Hauptaktionären, dem Deutschen Reich und dem Staate Bayern, vereinbarten "Grundsätze über die Verwertung der Mainwasserkräfte" -über die wir bereits oben referiert haben, - stellte sich die Rhein-Main-Donau-AG in dem genannten Schreiben auf den Standpunkt, daß sich Reich und Bayern bei der Aufstellung dieser "Grundsätze" darüber klar sein mußten, daß die der Rhein-Main-Donau-AG auferlegten neunen Bindungen an einen Monopolasbnehmer große finanzielle Ausfälle für das Unternehmen bringen können und daß sich Reich und Bayern, nachdem sie trotzdem den Ausbau der Mainwasserkräfte vertraglich vereinbart hatten, auch bewußt sein mußten, daß solche aus den auferlegten Bindung- en sich ergebenden Ausfälle letzten Endes doch von den beiden Hauptaktionären selbst getragen werden müssen.

Aus einer dem Schreiben beigegebenen Tabelle, die sich mit der Tilgung des Privatkapitales binnen 25 Jahren befaßte, ging hervor, daß während der 25jährigen Tilgungszeit sowohl beim Ausbau von drei Stufen mit Wasserkräften, als beim Ausbau von fünf Stufen ohne Wasserkraft- werke jährlich 1.316.334,00 RMk für Annuitäten der anteiligen Auslandsanleihe aufgewndet wer- den müssen. Werden die drei Mainwasserkräfte ausgebaut, so leisten diese zu den Schuldverpflichtungen nach den Berechnungen der Rhein-Main-Donau-AG einen jährlichen Zu- schuß von 1.045.000,00 RMk und nach den Berechnungen des Ministeriums des Innern einen solchen von 473.192,00 RMk. Bei der Weglassung der Wasserkräfte sind die vollen 1.316.334,00 RMk aus den sonstigen Einnahmequellen der RMD-AG zu bestreiten, werden also den für den Weiterbau der Schiffahrtsstraße bestimmten Geldern entzogen.

Nach Ablauf der Tilgungszeit von 25 Jahren werden nach den von der Gesellschaft angestellten Berechnungen aus dem Ertrag der drei Mainwasserkräfte jährlich 1.045.000,00 RMk und nach den Berechnungen des Ministeriums 473.192,00 RMk zur Förderung der Schiffahrtsstraße zur Verfügung stehen, während bei Weglassung der Wasserkraftnutzung solche zum Weiterbau und zur späteren Rückzahlung der Reichsund Staatsdarlehen dringend notwendigen Mittel nicht an- fallen würden. Als Ergebnis der in dem Schreiben angestellten Berechnungen kam die Rhein-Main-Donau-AG zu folgenden Feststellungen ⁸⁷⁾.

"1. Die Wasserkräfte aus den drei unteren Mainstufen sind bei Zugrundelegung des richtigen Stromertrages, der von den bereits im Betrieb befindlichen Rhein-Main-Donau-Werken tatsächlich erreicht wird, rentabel, auch wenn die gesamten Ausbaukosten der Kraftweke aus einer Auslands- anleihe bestritten werden.

- 2. Die Berechnungen des Ministeriums zeigen, daß der Rhein-Main-Donau-AG infolge der nach- träglich (durch die bereits oben besprochenen "Grundsätze über die Verwertung der Main- wasserkräfte") vermehrten Bindungen an das Bayernwerk jährlich 572.000,00 RMk aus den drei unteren Mainkraftwerken entzogen werden und daß dieser Entgang, wenn die Schiffahrtsstraße planmäßig gefördert werden soll, von Reich und Bayern durch Erhöhung der unverzinslichen Darlehen gedeckt werden muß.
- 3. Die Wasserkräfte zehren nicht an der Schiffahrtsstraße, sondern bringen auf jeden Fall eine dauernde Förderung der letzteren. Sie dürfen nicht weggelassen werden, auch wenn dadurch au- genblicklich zwei weitere Schiffahrtsstufen mehr gebaut werden könnten".

Der momentane Vorteil, daß bei Weglassung der Wasserkraftanlagen mit den der Rhein-Main- Donau-AG zur Verfügung stehenden und zugesicherten Geldmitteln jetzt zwei weitere Schiff- fahrtsstufen ausgeführt werden könnten, konnte nach Ansicht der RMD-AG gegenüber den dauernden finanziellen Nachteilen, die infolge der Weglassung der Kraftwerke entstehen, kaum ins Gewicht fallen, zumal bei Errichtung von zwei weiteren Schiffahrtsstufen kein wichtiger Ver- kehrsabschnitt erreicht oder einem solchen wesentlich näher gekommen würde.

Daraus folgerte die RMD-AG am Schlusse ihres Schreibens, daß auch die Wasserkräfte am Main gleichzeitig mit der Schiffahrtsstraße gebaut werden müßten, da bei ihrer Weglassung dem Unternehmen die Grundlage entzogen würde, auf der es seinerzeit errichtet wurde, ferner, daß die Gesellschaft ohne weiteren Ausbau von Wasserkraftwerken die satzungsgemäß auferlegte Verpflichtung der späteren Rückzahlung der Reichs- und Staatsdarlehen nicht erfüllen könne und daß das Unternehmen der Rhein-Main-Donau-Verbindung ohne unterstützende Hilfe der Wasserkraftwerke sich über kurz oder langals undurchführbar herausstellen würde. Inzwischen hatte sich auch der elektrowirtschaftliche Ausschuß der Rhein-Main-Donau-AG mit den Differenzen und Meinungsverschiedenheiten, die zwischen der RMD-AG und der Bayernwerk Agbestanden wiederholt befaßt ⁸⁸⁾. Die fachtechnischen Mitglieder des Ausschusses wurden neuerdings zu einer Verhandlung auf den 1. Dezember 1926 einberufen. In dieser Sitzung wurde nicht nur zu den die Öffentlichkeit bewegenden Fragen Stellung genommen, sondern es wurde auch die Frage der Wirtschaftlichkeit der Mainwasserkräfte noch einmal näher untersucht.

⁸⁸⁾ = Vergl. Niederschrift über die elektrowirtschaftliche Ausschußsitzung vom 14. Juli 1926

Die fachtechnische Kommission faßte dann u.a. auch den Beschluß, daß die Gesellschaft dem Bayernwerk den gesamte, aus den drei Mainkraftwerken gewinnbaren Strom zu dem von dem Ausschusse berechneten Gestehungspreis von jährlich 1.232.000 Reichsmark anbieten solle.

In Ausführung des Beschlusses machte die Rhein-Main-Donau-AG dem Bayernwerk ein ent- sprechendes Angebot, dessen Beantwortung durch das Bayernwerk aber nicht mehr im Jahre 1926 erfolgte. Die Verhandlungen zogen sich vielmehr noch in das Jahr 1927 hinüber.

Während der Verhandlungen über die Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich des Ausbaues der Wasserkräfte am Main wurde der Rhein-Main-Donau-AG vom Reichsverkehrsministerium die Erlaubnis erteilt, mit den Bauarbeiten zunächst an den Schiffahrtsanlagen (Wehre und Schleusen) der Staustufen Obernau und Kleinwallstadt zu beginnen. Damit war wenigstens erreicht, daß die Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg aufwärts nach langer, nicht von der Gesellschaft ver- schuldeten Verzögerung, in die Tat umgesetzt werden konnte.

Die sonstigen Bauten der Gesellschaft, insbesondere am Kachletwerk, nahmen unbeeinflußt von dem Streit über die Wasserkräfte ihren Fortgang. Die für die Bauten erforderlichen Geldmittel standen der Rhein-Main-Donau-AG zur Verfügung, so daß wichtigere finanzielle Verhandlungen im Jahre 1926 nicht notwendig waren.

25. Die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1926/27.

Wie schon erwähnt, kontte die Rhein-Main-Donau-AG im Jahre 1926 mit Hilfe der aus der Auslandsanleihe des Jahres 1925 und den weiteren vom Reich und Bayern gegebenen Darlehen zur Verfügung stehenden Mittel ihre Aufgaben planmäßig weiter ausführen ⁸⁹⁾.

⁸⁹⁾ = Vergl. hierzu den "Geschäftsbericht des Vorstandes der Gesellschaft über das 5. Geschäftsjahr 1926"

An der Kachletstufe bei Passau machten die Bauarbeiten im Allgemeinen gute Fortschritte. Nur im Mai waren die Arbeiten am Wehr erheblich durch eine Hochwasserwelle gestört, die bis Anfang Augustfortdauerte. Doch ließ sich diese Bauverzögerung wegen des im Herbst außeror- dentlich günstigen Wasserstandes und der guten Witterung im Wesentlichen wieder einholen. Nachdem bereits im Jahre 1925 die Südschleuse dem Betrieb übergeben worden war, konnte auch die Nordschleuse im Jahre 1926 fertiggestellt werden. Zugleich wurde auch die in Verbindung mit der Kachletstufe im Staubereich notwendigen Nebenarbeiten geleistet, wie die Anlage der acht Pumpstationen, die Regulierungsarbeiten in Vilshofen, Windorf, Sandbach und Schal- ding. Gegen Ende des Jahres waren die Tief- und Hochbauarbeiten für das Kachletwerk, ferner das Einlaufbecken und der Unterkanal in der Hauptsache vollendet, das Kommando- und Maschinenschalthaus im Rohbau weit fortgeschritten und die Montage der Turbinen und Generatoren in vollem Gang. Am Stauwehr selbst waren die baulichen Anlagen für die sechs Wehröffnungen, sowie die Eisenkonstruktion der vier Wehrschützen vollendet. Außerdem wurde von den Stromübertragungsanlagen durch das Bayernwerk das Gebäude für das Umspannwerk und die 100 Kilovolt-Leitung bis Regensburg erstellt.

An der Staustufe Viereth hatten sich die Einrichtungen des Kraftwerks, dessen Betrieb seit Beginn des Jahres 1925 durch die Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH geführt wird, auch im Laufe des Jahres 1926 bestens bewährt. Die Leistung des Werkes war namentlich im Winter infolge der reichlichen Wasserführung des Mains sehr günstig. Bei ununterbrochenem Tag- und Nachtbetrieb und voll ausgenützter Leistungsfähigkeit des Werkes betrug die Stromerzeugung im Jahre 1926 rund 19 Millionen Kilowattstunden. Dieser Strom wurde durch die Leitungsnetze des Überlandwerkes Oberfranken und des Bayernwerkes nach Würzburg und Nürnberg übertragen. Die Hochwasser machten noch einige Nacharbeiten an den neugeschütteten Böschungen notwendig.

Auch die Anlagen des Kraftwerkes "Untere Mainmühle" hatten sich im vierten Betriebsjahr gut bewährt; insgesamt erzeugte das Kraftwerk rund 2,3 Millionen Kilowattstunden Strom, der vom Elektrizitätswerk der Stadt Würzburg aufgenommen wurde.

Die Niedrigwasserregulierung der Donau zwisen Regensburg und Passau wurde im Jahre 1926 durch die Beschaffung einer Baggereinrichtung, durch Beteiligung an dem Umbau der Deggendorfer Straßenbrücke und durch kleinere Ergänzungsarbeiten gefördert.

Die "Entwurfsbearbeitung" der Kanalstrecke von Bamberg zur Scheitelhaltung und dem Lechzu- bringer und für die Mainstrecke von Aschaffenburg bis Würzburg wurde abgeschlossen. Für die Varianten der Großschifffahrtsstraße von Wernfels bis Bamberg waren die Entwurfsbearbeitungen noch im vollen Gang.

Die Inangriffnahme der Mainkanalisierung von Aschaffenburg aufwärts mußte wider Erwarten seit der Gründung des Unternehmens Jahr für Jahr zurückgestellt werden. Im Jahre 1926 endlich konnte an den Bau der beiden ersten Stufen Obernau und Kleinwallstadt herangegangen werden und so die ununterbrochene Ausführung des ganzen Abschnitts Aschaffenburg - Würzburg mit 13 Staustufen eingeleitet werden. Die Finanzgebarung des Unternehmens um die Jahreswende 1926/27 ersehen wir am besten aus der Bilanz zum 31. Dezember 1926 ⁹⁰⁾:

Aktiva	Reichsmark	Reichsmark
Bauanlagen u. Bauinventar		55.905.817,15
Grundbesitz		577.789,69
Hypotheken		3.000,00
Betriebsinventar		7.081,67
Effektenbestände		11.523.739,53
Kassabestand, Bank- u. Postscheck-Guthaben		8.015.118,94
Außenstände		282.892,12
Beteiligungen		58.006,88
Bürgschaften u. Sicherheitsübereignungen	810.521,62	
		76.373.445,98
Passiva	1 000 000 00	
Aktienkapital a) Stammaktien	1.800.000,00	0.700.000.00
b) Vorzugsaktien	900.000,00	2.700.000,00
Reservefonds	201 020 44	4.346,30
	201.038,46 ekündigt) 3.144,96	204.183,42
5% Schuldverschreibung (zum 1. August 1926 ge 5%-Goldanleihe von 1923	:Kunuiyi) 5. 144,90	7.505.988,00
7%-Auslandsanleihe von 1925 zu 6 Millionen \$	25 200 000 00	7.303.700,00
davon getilgt 105.000 \$	441.000,00	24.759.000,00
davon gotingt 100.000 \$	111.000,00	2.900.386,03
Langfristige Bankschuld 5%		36.655.750,00
Darlehen von Reich u. Bayern		890.282,27
Sonstige Schulden		
Rückstellung für Verzinsung Vorzugsaktien	45.000,00	
Rückstellung Zinsen für Schuldverschreibungen	4.066,48	
Rückstellung Zinsen für Goldanleihe	93.824,85	
Rückstellung für Zinsen der Auslandsanleihe	577.710,00	720.601,33
Rückstellung für nicht erhobene Zinsen -Vorzugsa		
Rückstellung für nicht erhobene Zinsen -Goldanle		32.908,63
Bürgschaften u. Sicherheitsübertragungen	810.521,62	
	7	76.373.445,98

10.313.443,96

Auf Seite der Aktiva hatte der Posten "Bauanlagen und Bauinventar" mit 55.905.817,15 Reichs- mark sich gegenüber dem Vorjahr um 11.856.323,06 Reichsmark erhöht. Von diesem Mehrbe- trag entfielen auf die Aufwendungen für die fertiggestellten und in Ausführung begriffenen Bauwerke einschließlich der elektrischen und maschinellen Einrichtungen, sowie für die unmittelbar zur Ausführung nötigen Grundstücke und für das Bauinventar 10.725.343,71 Reichsmark.

Der Rest von 1.130.979,35 RMk umfaßte die Ausgaben für Steuern, Bauoberleitung, die Herstel- lung der Projekte und die Zentralverwaltung abzüglich der Betriebsüberschüsse der Kraftwerke und sonstigen Erträgnisse, ferner die Verzinsung der Vorzugsaktien und die Anleihezinsen abzü- glich der Aktivzinsen, sowie Geldbeschaffungskosten. Das Hypothekenkonto mit 3000,00 RMk stellte einen Restkaufpreis für verkaufte Grundstücke dar. Die Effektenbestände waren gemäß § 262 HGB bewertet und schlossen die Stückzinsen bis 31. Dezember 1926 ein. Die Außenstände enthielten außer transitorischen Posten wie im Vorjahr hauptsächlich eine Forderung an die Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken GmbH zu Nürnberg, die anläßlich der Übernahme der Betriebsmittel für die Durchführung der Betriebsgemeinschaft entstanden ist. Der Posten Beteili- gungen stellte gleich dem Vorjahr u.a. die Gesellschaftsanteile an der Rhine-Main--Danube-Canal Company Limited in London, der Wasserstraßenbahngesellschaft Hamburg und der Betriebsge- meinschaft Kachlet-Franken GmbH dar.

Auf der Seite der Passiva war das Aktienkapital und der zum Spitzenausgleich bei der Eröffnungs-Goldbilanz eingesetzte Reservefonds unverändert geblieben. Die 5-prozentigen Schuldverschreibungen von 1922 waren auf Grund des Artikel 37, Absatz 1

^{90) =} Vergl. Bericht des Vorstandes der RMD-AG über das 5. Geschäftsjahr 1926

der Durchführungsverordnung zum Aufwertungsgesetz zum 1. August 1926 zur Rückzahlung gekündigt. Am Schlusse des Berichtsjahres waren noch im Umlauf Teilschuldverschreibungen im Betrage von 52.588.000,00 Papiermark und Handdarlehen in Höhe von 3.750.000,00 Papiermark mit einem Aufwertungsbetrag von 201.038,46 Reichsmark, der zuzüglich der zum Kapital geschlagenen Spitzenbetragszinsen für 1925 mit 204.183,42 RMk gegenüber 1.470.970,47 RMk im Vorjahr in der Bilanz erschien. Die 7prozentige Auslandsanleihe von 1925 (The Rhine-Maine-Danube Canal and Power Com- pany 25 Year Sinking Found Gold Loan) hatte sich von 6.000.000. US-Dollar = 25.200.000 RMk im Vorjahre planmäßig um 105.000 US-Dollar = 441.000,00 RMk auf 5.895.000 \$ verringert.

Der verbleibende Wert betrug nunmehr 24.759.000,00 Rmk.

Die Darlehen von Reich und Bayern hatten sich um weiter gewährte Darlehen erhöht. Der Posten "Sonstige Schulden" umfaßte in der Hauptsache wieder Forderungen der Bauunternehmer und Steuerrückstellungen.

Wir können also zusammenfassend feststellen, daß die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1926/27 eine durchaus günstige war.

26. Die entwicklung des Unternehmens seit dem Jahre 1927 - Die endgültige Beilegung der Kontroverse zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und der Bayernwerk AG durch Abschluß eines Vertrages über die Verwertung der Mainwasserkräfte.

Auch im Jahre 1927 stand die Frage der Verwertbarkeit der Mainwasserkräfte wieder im Vorder- grund des Interesses und gab bereits zu Beginn des Jahres Veranlassung zu wiederholten Verhandlungen zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk. Trotz der wichtigen Argumente der RMD-AG konnte sich aber das Bayernwerk nicht entschließen den Strom zu dem von der RMD-AG berechneten Preisen abzunehmen, sondern beharrte auch weiterhin noch auf seiner ursprünglichen Auffassung, daß der Ausbau der Mainwasserkräfte nicht von Vorteil sei.

Auch die Öffentlichkeit beschäftigte sich 1927 sehr eingehend mit der Frage der Ausbauwürdig- keit der Mainwasserkräfte. Erwähnung verdienen hier vor allem zwei Artikel in der Zeitung "Deutscher Süden" ⁹¹⁾, die einen sehr guten Überblick über den Stand der Streitigkeiten gaben.

In diesen Artikeln wurde auch der Versuch gemacht die Ausbauwürdigkeit der Mainkraftwerke verhältnismäßig objektiv zu beleuchten.

Hierzu interessiert vielleicht besonders die Zusammenfassung, die der zweite in Nr. 7 des "Deutschen Südens" vom 10. Juli 1927 verölffentlichte Artikel gab. Diese Zusammenfassung kam näm- lich - wie das Ministerium des Innern - daß von Überschüssen der Kraftwerke keine Rede sein könne, und daß daher auch keine aus dem Verkauf der elektrischen Energie zu erzielenden Zuschüsse zum Vortrieb der Großschifffahrtsstraße zu erwarten wären.

Die fragliche Zusammenstellung lautetete:

Nach der Rhein-Main-Donau-AG-Rechnung betragen

Es könnte daher für den Kapitaldienst nur aufgewendet werden 234.000 RMk. Bei 7 Prozent Verzinsung entspricht dieser Betrag **ohne** Tilgung einem Kapital von 3.330.000 RMk oder 30,75 Prozent des in den Kraftwerken anzulegenden Baukapitals von 10.800.000 RMk.

Die Folgerung ist daher, daß mehr als Zweidrittel dieses aufzuwendenden Kapitals aus verlorenen Bauzuschüssen aufgebracht werden müßten und daß auch dann noch eine Tilgung des zu ver- zinsenden Kapitals nicht möglich wäre".

Die erwähnten Aufsätze im "Deutschen Süden" blieben seitens der Rhein-Main-Donau-AG nicht unbeantwortet. Sowohl in einer eigenen kleinen Denkschrift ⁹²⁾ als auch in der Zeitschrift "Die freie Donau" ⁹³⁾ beschäftigte sich Direktor Henftling von der Rhein-Main-Donau-AG sehr eingehend mit der Frage des Ausbaues der Mainwasserkräfte und widerlegte die im "Deutschen Süden" aufgestellten Behauptungen. Er ging dabei vor allem von der Feststellung aus, daß die Wasserkräfte des Rhein-Main-Donau-Unternehmens nicht von den Schiffahrtsanlagen getrennt werden können, da beide Anlagenteile technisch und wirtschaftlich eine Einheit bilden. U.a befaßte er sich auch mit der Rentabilität der Kraftwerke und kam dabei in Nr. 15 der "Freien Donau" zu folgenden Ergebnissen:

"Das Rhein-Main-Donau-Unternehmen muß als Kriterium für die Rentabilität aller seiner Teile in erster Linie volkswirtschaftliche Überlegungen anwenden. Ebenso wie volkswirtschaftliche Be- trachtungen für die Schiffahrtsstraße maßgebend sind, ebenso müssen sie auch für die Wasser- kräfte gelten. Die Wasserkräfte sind in diesem Sinne rentabel, als ausbauwürdig, wenn der Wert des erzeugten Stromes ebenso groß ist als die Ausgaben für die Kraftwerke. Diese Übereinstim- mung ist in weitgehendem Maße vorhanden, wenn der Wert des Stromes aus den Mainkraftwer- ken zum gleichen Preise in Rechnung gestellt wird, den die übrigen Abnehmer der Rhein-Main- Donau-AG für Strom aus den bereits im Betrieb befindlichen Werken tatsächlich bezahlen, da dann die Ausgaben für die Kraftwerke voll gedeckt werden. Die Hauptforderung für die Rentabilität und Ausbauwürdigkeit der Kraftwerke ist demnach erfüllt.

Nun kann nur noch eine privatwirtschaftliche Meinungs-Differenz darüber entstehen, ob der Wert des Stromes ausschließlich dem Besitzer der Kraftwerke oder zum Teil auch dem Stromverteiler oder Stromverbraucher zugute kommen soll. Mit anderen Worten: Wie wird der Erlös aus den Kraftwerken verteilt? Nach dem Aufbau des Rhein-Main-Donau-Unternehmens soll dere Wert des Wasserkraftstromes ungeschmälert der Rhein-Main-Donau-AG zufließen, damit sie mit Hilfe des Erlöses ihre Verpflichtungen für die Schiffahrtsanlagen erfüllen kann. Von bayerischer Seite wird aber verlangt, daß die Rhein-Main-Donau-AG dem Bayernwerk geldliche Zugeständnisse macht, die den Erlös der Rhein-Main-donau-AG derart beeinträchtigen, daß ihre Selbstkosten nicht mehr gedeckt werden. Daraus wird dann der Schluß gezogen, daß sich die Wasserkräfte nicht rentierten und deshalb besser nicht gebaut werden.

Das ist bei volkswirtschaftlicher Betrachtung ein Trugschluß, der sich bitter rächen kann und das ganze Schiffahrtsunternehmen in Gefahr bringt".

- a) Abzug für unvollkommene Ausnützung des Stromes aus den Wasserkräften jährlich 75.000,00 RMk,
- b) Kosten für Bereithaltung einer Reserveleistung beim Versagen der Wasserkräfte jährlich

315.000,00 RMk,

c) Kosten des Bayernwerkes für Weiterleiten des Stromes im bestehenden Bayernwerknetz jähr-

⁹¹⁾ =Vergl. *Deutscher Süden "Die Wasserkräfte des Mains im Zuge des Rhein-Main-Donau-Kanals"* in Nr. 6,7 u. 8 des Jahrgangs 1927

⁹²⁾ + ⁹³⁾ = "Zur Frage des Ausbaues der Mainwasserkräfte im Zuge der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße". Denkschrift von Th. Henftling vom 18. Juli 1927.

lich

Zusammen: 520.000,00 RMk".

Zu Ziffer a) ist aus dem Aufsatz zu ersehen, daß die Rhein-Main-Donau-AG mitgeteilt habe, sie verlange nur eine garantierte Abnahmemenge von 60 Prozent der dargebotenen Jahresleistung; die RMD-AG sei also bereit, an dem Risiko der nicht vollständigen Stromausnützung mitzutragen, so daß der Betrag von 75.000 Reichsmark als Differenz nicht mehr in Betracht komme.

Zu Ziffer b) wird bemerkt, daß mit einem jährlichen Betrag von 315.000 Reichsmark die Verzin- sung, Abschreibung und Bedienung eines Dampfkraftwerkes bestritten werden könne, das die gleiche Leistung wie die drei Mainkraftwerke besitze. Es sei ungerechtfertigt, für den vielleicht kurzzeitig eintretenden Ausfall der Wasserkräfte die jährlichen Kosten einer Dampfzentrale ein- zusetzen. Das Bayernwerk könne in solchen Fällen mit wesentlich geringeren Kosten von an- deren bereits bestehenden Wärmekraftwerken, beispielsweise dem Rheinisch-Westfälischen- Elektrizitätswerk (RWE), Aushilfsstrom beziehen. Die Rhein-Main-Donau-AG habe dem Bayern- werk angeboten, pro Ausfalltag einer Mainwasserkraftanlage 1000,00 Reichsmark Entschädigung zu bezahlen, wodurch der Betrag gedeckt sei, der für den als Ersatz bezogenen Fremdstrom aller- höchstens aufgewendet werden muß. Damit wollte die Rhein-Main-Donau-AG auch den Haupt- streitposten aus der Welt schaffen. Zu Ziffer c) "Fortleitungskosten" bemerkt der Aufsatz, daß dem Bayernwerk wirkliche Ausgaben für die Fortleitung des Stromes auf dem bestehenden Leitungsnetz des Bayernwerkes weder jetzt noch in Zukunft erwachsen. Die Gebühr von jährlich 130.000,00 Reichsmark sei zu hoch.

Würde dieser Differenzpunkt zwischen beiden Gesellschaften halbiert, so bliebe insgesamt nicht mehr eine jährliche Differenz von 520.000,00 RMk, sondern nur noch von 65.000 RMk ent- sprechend 5 Prozent der jährlichen Stromkosten. Bei dieser Sachlage sei wirklich nicht zu verste- hen, warum in der Öffentlichkeit so schwere Bedenken gegen den Ausbau der Mainwasserkräfte erhoben werden. Zum schlusse weist der Aufsatz des Direktors Henftling darauf hin, daß bei der von manchen bayerischen Kreisen vorgeschlagenen einstweiligen Zurückstellung des Wasserkraftausbaues nichts für die Schiffahrt gewonnen würde, weil das für die Wasserkraftwerke vorgesehene Geld nicht zum weiteren Vortrieb der Schiffahrtsanlagen verfügbar wäre, da bei Wegfall der Wasser- kräfte der der Rhein-Main-Donau-AG zufließende Betrag aus öffentlichen Mitteln gekürzt werden würde.

Unwiederbringlich verloren wäre aber für die Volkswirtschaft bei der Zurückstellung der Kraftwer- ke der Wert der Energie, die jahrelang ungenützt über die Wehre abstürzen würde. Bei den drei ersten Mainstufen beläuft sich dieser Wertt auf rund 1 Million Reichsmark pro Jahr, ein Verlust, der in der heutigen Zeit gewiß nicht außer acht gelassen werden kann.

Am schlusse seiener Denkschrift "Zur Frage des Ausbaues der Mainwasserktäfte im Zuge der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsstraße" vom 18. Juli 1927 sprach sich Direktor Henftling zu dieser Frage folgendermaßen aus:

"Für die dringend notwendige endgültige Entscheidung des Streites über die Wasserkräfte sind aber nicht so sehr die Meinungen über die angestellten Einzelberechnungen maßgebend, als vor allem die Vertragslage unter Berücksichtigung des zwischen Reich und Bayern am 7. April 1925 vereinbarten "Grundsätze über den Ausbau der Schiffahrts-und Kraftstraße". Diese Grundsätze bestimmen nochmals als erste und Hauptpunkte, daß die Wasserkraftwerke zwischen Aschaffen- burg und Würzburg fortschreitend zusammen mit der Schiffahrtsstraße ausgebaut werden; ferner, daß die verfügbare Energie dem Bayernwerk überlassen wird und daß die Bayernwerk AG sich verpflichtet, sie in technisch und wirtschaftlich höchstmöglichen Umfange abzunehmen.

Vor dem Abschluß dieser Grundsätze war der bayerischen Regierung genau bekannt, wie hoch die Herstellungskosten der Kraftwerke, wie groß die jährliche Stromerzeugung, welcher Art der Charakter der Mainkraftwerke und wie groß die jährlichen Ausgaben der Rhein-Main-Donau-AG für die Kraftwerke sein werden. Ferner war ihr bekannt, daß die

Bayernwerk AG weniger für den Strom bezahlen will, als den Ausgaben und damit den Selbstkosten der Rhein-Main-Donau-AG entspricht. **Trotzdem hat die bayerische Regierung die Grundsätze mit dem Reiche ver- einbart**" ⁹⁴⁾.

In der Folge haben dann die bayerischen Regierungsvertreter zusammen mit denen des Reichs im Aufsichtsrat der Rhein-Main-Donau-AG sowohl die Herstellungskosten als auch die jährlichen

Ausgaben nochmals genau nachgeprüft und bindend für die Rhein-Main-Donau-AG festgesetzt.

Daraus ergibt sich die klare Folge, daß die Rhein-Main-Donau-AG von der Bayernwerk AG als dem ausführenden Organ der bayerischen Regierung für die

Elektrizitätsbewirtschaftung, eine Entschädigung für den Strom aus den Mainkraftwerken erhalten muiß, welche diese Selbstkosten deckt.

Es ist bei dieser gewiß klaren Sachlage nicht angängig, auf Grund anderer Vertragsbestimmungen nunmehr zu sagen, die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Kraftwerke habe ergeben, daß sie nicht ausbauwürdig sind. Würde das geschehen, sö wären die Hauptbestimmungen der erst nach ge- nauer Kenntnis aller Verhältnisse aufgestellten Grundsätze verletzt und die frühere Vertragsgrundlage des kombinierten Schiffahrts- und Wasserkraftunternehmens von bayerischer Seite erschüttert und die Folge würde der Zusammenbruch der für Bayerns Zukunft so wichtigen Rheim-Main-Donau-Schiffahrtsverbindung sein".

Im Juni 1927 hatte eine Generalversammlung der Rhein-Main-Donau-AG stattgefunden, bei der die Verzögerung des Ausbaues der Schiffahrtsstraße mainaufwärts von Aschaffenburg, und die Angriffe gegen den Ausbau der Mainwasserkräfte selbst zur Sprache kamen ⁹⁵⁾.

⁹⁵⁾ = Vergl. "Die freie Donau" Nr. 12 vom 15. Juni 1927 im Bericht über die Rhein-Main-Donau-AG

Ministerpräsident Dr. Held, der die Versammlung leitete, betonte, "daß den Vorstand der Rhein-Main-Donau-AG an den Verzögerungen kein Verschulden treffe, sondern daß die Gründe in der Frage lägen, ob das bisherige System beibehalten oder zu einem anderen übergegangen werden solle. Der bayerische Ministerrat sei mit ihm in der Auffassung einig, daß die Durchführung des Kanals unter keinen Umständen an der Frage des Systems scheitern dürfe, sondern daß der Ausbau des Kanals so schnell wie möglich durchzuführen sei und zwar zunächst bis Nürnberg. Damit müsse die Fertigstellung der Kachletstufe und die Niederwasserregulierung der Donau bis Regensburg Hand in Hand gehen. Es sei falsch, die Frage der Wirtschaftlichkeit der Wasserkräfte nach dem Augenblick zu stellen, diese Frage müsse auf die Zukunft abgestellt werden und es müsse alles, was zur Erleichterung der Finanzierung des Kanals diene, mit herangezogen werden"

Trotz der oben behandelten Vorschläge der Rhein-Main-Donau-AG zur Beseitigung der rechnerischen Differenzen über den Ertragswert der Mainwasserkräfte, konnte eine Einigung mit dem Bayernwerk zunächst nicht erzielt werden. Bis zu diesem Stadium der Verhandlungen war es der Rhein-Main-Donau-AG nicht möglich, den Nachweis der Richtigkeit ihrer Anschauungen über die Rentabilität der Mainkraftwerke auf anderen Weg als durch Berechnungen zu erbringen, da sie infolge der mehrfach erwähnten Bindungen nicht mit anderen Stromabnehmern als mit dem Bayernwerk verhandeln durfte, also Konkurrenzangebote nicht voirgelegt werden konnten.

Das Bayernwerk hat aber dann seine Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben, der Rhein-Main-Do- nau-AG auch Stromabsatzverhandlungen mit anderen außerbayerischen Stromverteilern zu gestatten.

Der Staatsminister des Innern, Dr. Stützel, stimmte der Einleitung solcher Verhandlungen zu.

Hierauf ist die RMD-AG mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk -RWE- in Verbindung getreten. Dieses hat sich grundsätzlich bereit erklärt, den Strom aus den

⁹⁴⁾ = Vergl. Seite ...

Mainkraftwerken zu Bedingungen abzunehmen, die eine Verzinsung der Kraftwerkskosten, der Ausgaben für die Verwaltung, den Betrieb und die Instandhaltung Kraftwerke brachten und eine Abschreibung der Werke bzw. die Tilgung der Kraftwerkskapitalien in 25 Jahren ermöglichten. Nach Ablauf dieser Zeit, al- so nach dem Wegfall der Ausgaben für Verzinsung und Tilgung, sollten der Rhein-Main-Donau- AG die Betriebsausgaben vergütet und außerdem ein Entgelt bezahlt werden, das die Amortisation der Schiffahrtsanlagen ermöglichte.

Durch dieses angebot des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes erhielt die Rhein-Main-Donau-AG die Sicherheit, daß sie von jedem finanziellen Risiko für die Mainkraftwerke befreit sein wird, weil ihr alle für die Kraftwerke entstehenden Ausgaben ersetzt werden würden und es war der Nachweis für die Richtigkeit der von der RMD-AG aufgestellten Berechnungen für die volle Rentabilität der Wasserkräfte einwandfrei erbracht.

Die weiteren Verhandlungen mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk führten dann zu einem Vertrag vom 15. Dezember 1927, in welchem die vorstehend in den Grundzügen skiz- zierten Stromabnahmebedingungen im Einzelnen festgelegt wurden. Dieser Vertrag erstreckte sich nicht bloß auf die ersten drei Mainkraftwerke, sondern auf alle zwischen Aschaffenburg und Würzburg geplanten 13 Kraftwerke. Die rhein-Main-Donau-AG sollte die Kraftwerke sowie die Stromübertragungsanlagen bis zur Übernahmestelle des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes bauen und betreiben. Als Vertragsdauer waren 99 Jahre vorgesehen.

Der Vertrag wurde von den Vorständen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes vorbehaltlich der Zustimmung der beiderseitigen Aufsichtsorgane unterzeichnet.

Noch bevor aber dieser Vertrag den Verwaltungs- und Wirtschaftsausschuß der RMD-AG beschäftigte, hatte sich die bayerische Staatsregierung, die einen Einbruch des RWE in das bayerische Stromversorgungsgebiet befürchtete, ins Mittel gelegt und auf Grund eines Ministerratsbeschlusses vom 10. Dezember 1927 gefordert, das Bayernwerk solle anstelle des Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerkes derart in den Vertrag eintreten, daß das Bayernwerk die Stromübertragung von den Werken der RMD-AG zur Übergabestelle des RWE übernimmt ⁹⁶⁾. Zu die- sem Zweck sollte ein Vertrag einerseits zwischen dem Bayernwerk und der Rhein-Main-Donau- AG und andererseits zwischen dem Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerk und dem Bayern- werk geschlossen werden. Außerdem hatte Ministerpräsident Dr. Held in der Sitzung der verei- nigten Ausschüsse vom 22. Dezember 1927, in der der oben erwähnte Vertrag zwischen Rhein-Main-Donau-AG und dem Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerk zur Genehmigung vorlag, die Erklärung abgegeben, für den Fall, daß der gewünschte Doppelvertrag nicht die Zustimmung des Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerkes findet, sei das Bayernwerk bereit, in den Vertrag zwischen dem RWE und der RMD-AG mit allen Bedingungen einzutreten, so daß es dann in der selben Form wie das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk der Rhein-Main-Donau-AG gegen- über als Stromabnehmer auftrete.

⁹⁶⁾ = Vergl. Niederschrift über die gemeinschaftliche Sitzung des Wirtschafts- u. Verwaltungsausschusses und des elektrowirtschaftlichen Ausschusses der RMD-AG vom 29. Dezember 1927.

Auf grund dieser Stellungnahme wurde der Vertrag vom Verwaltungsauschuß der Rhein-Main-Donau-AG am 22. Dezember 1927 nicht genehmigt, sondern neuerliche Verhandlungen mit dem Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerk angeordnet. Dem RWE wurden dann folgende Vorschläge unterbreitet:

- "1. Das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk solle darauf verzichten, in Bayern Strom an andere als an das Bayernwerk abzusetzen;
- 2. die Stromübertragungsanlagen zwischen den Mainkraftwerken und der Stromabnahmestelle des Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitätswerkes sollen vom Bayernwerk gebaut und betrieben werden;
- 3. das Bayernwerk soll einen Stromabnahmevertrag mit der Rhein-Main-Donau-AG für den Strom aus den Mainkraftwerken schließen, der die Stromabnahme von der Rhein-

Main-Donau-AG zu den gleichen Bedingungen regelt, wie der zwischen Rhein-Main-Donau-AG und Rheinisch-Westfälischem-Elektrizitätswerk am 15. Dezember vereinbarte Vertrag;

4. das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk soll mit dem Bayernwerk einen Vertrag abschliessen, wonach ersteres vom Bayernwerk den Strom aus den Mainkraftwerken gegen Ersatz der Vergütung abnimmt, welche die Rhein-Main-Donau-AG für den Strom aus den Mainkraftwerken erhält, zuzüglich des Ersatzes der Ausgaben des Bayernwerkes für die Übetragung des Stromes von den Kraftwerken bis zur Übergabestelle an das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk".

Das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk war bereit, die Verpflichtung unter Ziffer 1), in Bayern keinen Strom an andere als das Bayernwerk abzusetzen, noch ausdrücklich in einem Vertrag mit dem Bayernwerk festzulegen und es schlug dem Bayernwerk vor, mit ihm darüber hinausgehend einen Gebietsabgrenzungsvertrag abzuschließen, in welchem die gegenseitigen Belieferungsgrenzen auch für die außerbayerischen Gebiete festgelegt werden sollten.

Ferner war das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk bereit, zuzustimmen, daß die Stromübertragungsanlagen (Ziffer 2) durch das Bayernwerk gebaut werden, dessen Eigentum bleiben und vom Bayernwerk unterhalten werden, wofür eine entsprechende Vergütung geleistet wird.

Das Rheinisch-Westfälische-Elektrizitätswerk war aber nicht bereit, auf die unter Ziffer 3 und 4 angegebenen Doppelverträge einzugehen, da es zur Erzielung eines einwandfreien betrieblichen zwischen Stromerzeugers und Stromabnehmers darauf bestand, daß die Betriebsorgane der Kraftwerke (RMD-AG) und des eigentlichen Stromabnehmers (RWE) stets unmittelbar, ohne Zwischenschaltung einer dritten Gesellschaft, in Verbindung stehen müssen.

Die bayerische Regierung hielt die Verwertung der Mainwasserkräfte ohne Zwischenschaltung des Bayernwerkes auf Grund des von ihr gewünschten, aber vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk abgelehnten Doppelvertrages nicht für tragbar und verweigerte deshalb nach Beratung mit dem Reichsverkehrsministerium in der Sitzung des Verwaltungsausschusses vom 29. Dezem- ber 1927 die Zustimmung zum Vertrage zwischen dem RWE und der RMD-AG vom 15. Dezem- ber. Das Bayernwerk, dessen Aktien sich bekanntlich ausschließlich in den Händen des bay- erischen Staates befinden, wurde beauftragt, an Stelle des Rheinisch-Westfälischen-Elektrizitäts- werkes in den Vertrag mit der Rhein-Main-Donau-AG über die Verwertung der Mainwasserkräfte zwischen Aschaffenburg und Würzburg einzutreten, wobei aber die Stromübertragungsanlagen nicht von der Rhein-Main-Donau-AG, sondern vom Bayernwerk gebaut und betrieben werden soll- ten. Den gleichen Auftrag erhielt der Vorstand der Rhein-Main-Donau-AG durch Beschluß der Verwaltungsausschußsitzung vom 29. Dezember 1927.

Der endgültige formelle Abschluß des "Vertrages zwischen der Rhein-Main-Donau-AG in München und der Bayernwerk AG, ebenfalls in München", der die bisher zwischen den beiden Gesellschaften bestehenden jahrelangen Schwierigkeiten endgültig aus dem Weg räumen sollte und so zugleich die Wirtschaftlichkeit der Main-Wasserkräfte in günstigem Sinne entschied, konnte dann endlich um die Jahreswende 1927/28 herbeigeführt werden.

Dieser Vertrag vom 28. Dezember 1927 bzw. 13. Februar 1928 wurde auf die Dauer von 99 Jah- ren abgeschlossen und bestimmt im wesentlichen, daß die Rhein-Main-Donau-AG auf ihre Kos- ten die 13 Kraftwerke zwischen Würzburg und Aschaffenburg herstellt, als Bauherr und Eigentü- mer selbst betreibt und unterhält und daß sie den gesamten in diesen Kraftwerken erzeugten Strom - abzüglich des Stromes für den Eigenbedarf - dem Bayernwerk zur Verfügung stellt.

Für die Überlassung des Stromes aus den Kraftwerken erhält die Rhein-Main-Donau-AG vom Bayernwerk den Ersatz sämtlicher Ausgaben für Verwaltung, Bedienung und

Instandhaltung der Kraftwerksanlagen einschließlich der Steuern, ferner einen Betrag, der die Verzinsungs- und Ab- schreibungsausgaben für die aufgewendeten Baukosten der Kraftwerke deckt. Nach dem Ablauf der Tilgungs- und Abschreibungszeit der Herstellungskosten erhält sie - außer den obigen Betriebsausgaben - für jedes einzelne Kraftwerk einen jährlichen Betrag von 30.000 Reichsmark vergütet. Die Rhein-Main-Donau-AG ist nach dem Vertrag berechtigt und verpflichtet, die gesamten zur Stromerzeugung und Umspannung hergestellten und betriebenen Kraftwerksanlagen in betriebstüchtigem Zustand zu erhalten.

Das Bayernwerk baut und betreibt die notwendigen Stromübertragungsanlagen von den Kraft- werken bis zu seinen Umspannwerken auf eigene Kosten. Die Ansprüche des Freistaates Baden auf die Mainwasserkräfte auf der gemeinsamen bayerischen und badischen Mainstrecke werden vom Bayernwerk gewahrt.

Bei etwaigen Meinungsverschiedenheiten sieht der Vertrag nach Erschöpfung der Verhandlungsmöglichkeiten zwischen den beiden Parteien die Anrufung der ordentlichen Gerichte vor.

Da das Bayernwerk auf seinem Standpunkt beharrte, die aus dem Vertrag sich ergebende Be- streitung aller Ausgaben für die Kraftwerke bringe für das Bayernwerk Verluste, erklärte sich der bayerische Staat bereit, eine gewisse Ausfallbürgschaft zu übernehmen und etwaige Ausfälle, die aus dem Vertrag des Bayernwerkes mit der Rhein-Main-Donau-AG für das Bayernwerk entstehen würden, aus der Staatskasse zu bestreiten.

Durch diesen Vertrag mit dem Bayernwerk wird die Rhein-Main-Donau-AG von jedem finanziellen Risiko aus der Errichtung, dem Betrieb und dem Zinsen- und Tilgungsdienst der Kraftwerke vollkommen befreit. Auch wird die Gesellschaft nach Tilgung der Anlagekosten durch Bezahlung von jährlich 30.000 Reichsmark für jedes einzelne Kraftwerk in die Lage versetzt, Rückzahlungsfonds anzusammeln, die es ihr nach § 37 der Satzung ermöglichen, die Kosten für die Herstellung der Schiffahrtsanlagen innerhalb der Konzessionsdauer zu tilgen, das heißt die vom Reiche und von Bayern gegebenen Darlehen zurückzubezahlen.

Der bayerische Staat selbst hat sich durch den Vertrag zwei sehr gewichtige Vorteile gesichert ⁹⁷⁾:

einmal wird die Möglichkeit eines auswärtigen Eingriffs in die bayerische Elektrizitätswirtschaft ausgeschaltet und zweitens wurde eine Garantie geschaffen, daß nunmehr der Ausbau der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau zielbewußt weiter geführt werden kann.

Mit dieser Vereinbarung wurde nicht nur für die bayerische, sondern auch für die deutsche Wirt- schaft eine Entscheidung von weittragender Bedeutung getroffen, und das Verkehrsproblem der Großschifffahrtsstraße, das an allen möglichen internen Hindernissen zu scheitern drohte, wurde aus der Gefahr des Versackens befreit und hat so einen mächtigen Auftrieb erfahren.

27. Die Lage des Unternehmens um die Jahreswende 1927/28.

Wenn wir hier noch einen kurzen Überblick über die allgemeine Lage und die Finanzgebahrung des Unternehmens um die Jahreswende 1927/28 geben, so knüpfen wir an den bereits früher gemachten Hinweis an, daß durch die glückliche Kombination von Auslandsanleihe und Krediten aus Reichs- und Landesmitteln die weitere Finanzierung der Gesellschaft und damit auch der weiter fortschreitende Ausbau der Großschifffahrtsstraße als gesichert angesehen werden konnte. Als besonders wertvoll für die finanzielle Entwicklung des Unternehmens kann endlich noch - wie bereits oben erwähnt - der Umstand betrachtet werden, daß es inzwischen auch gelungen war, den

⁹⁷⁾ = Vergl. Bayerische Staatszeitung vom 30. Dezember 1927 -Artikel "Rhein-Main-Donau-AG und Bayernwerk".

jahrelangen Streit zwischen der Rhein-Main-Donau-AG und dem Bayernwerk beizulegen und so die Wirtschaftlichkeit der Mainwasserkräfte zu erweisen und gleichzeitig in Gestalt des Bayernwerkes einen Abnehmer für den gesamten aus den geplanten 13 Staustufen am Main gewinnbaren Strom zu finden.

Ihre Aufgaben hat die Rhein-Main-Donau-AG auch im Geschäftsjahr 1927 programmäßig fortgeführt ⁹⁸⁾. Die zur Ausführung der Bauten erforderlichen Mittel wurden teils der im Jahre 1925 aufgenommenen Auslandsanleihe entnommen, teils von Reich und Bayern durch unverzinsliche weitere Darlehen im Betrage von 9.017.000,00 Reichsmark auf Grund des 7. Darlehensvertrages vom 3. Oktober 1925 bereitgestellt. Hierdurch wurde im wesentlichen die Vollendung der Kachlet- stufe bei Passau und die Weiterführung der Bauten an den drei ersten Mainstufen oberhalb Aschaffenburg: Kleinwallstadt, Obernau und Klingenberg ermöglicht.

Über die Finanzgebarung des Unternehmens im letzten Jahre gibt die im "Bericht des Vorstandes der Rhein-Main-Donau-AG über das 6. Geschäftsjahr 1927" veröffentlichte Bilanz der Gesellschaft wie folgt Aufschluß:

Aktiva Bauanlagen und Bauinventar	uf den 31. Dezember 1927	0.140.746,80 RMk	
Grundbesitz	1	627.860,68 RMk	
Hypotheken	627.860,68 RMK 25.757,47 RMK 5.495,84 RMK		
Betriebsinventar			
Effektenbestände	1	0.128.011,55 RMk	
Kassabestand, Guthaben auf Bankkonten		4.123.825,81 RMk	
Außenstände		504.109,6	0 RMk
Beteiligungen		59.006,8	
Bürgschaften u. Sicherheitsübereignun	gen 1.050.468,84 RMk		
Passiva			
Aktienkapital: a) Stammaktien	1.800.000,00 RMk		
b) Vorzugsaktien	900.000.00 RMk	2.700.000,00 RMk	
Reservefonds		4.346,30 RMk	
5%ige Schuldverschreibung von 1922	98.393,48 RMk (zum 1.8.1		
und Zinsen auf Spitzenbeträge pro 1925	1.631,28 RMk	100.024,76 RMk	
5%ige Goldanleihe von 1923		7.505.998,00 RMk	
7%ige Auslandsanleihe von 1925	24.759.000,00 RMk	4 000 400 00 DI II	
- Tilgungg			gfristige !
Bankschuld	2.900.386		ı Reich ül
Bayern	45.672.750,00 RMk	Sonstige Schulden	
Rückstellung für Verzinsung der Vorzugsaktien	1.682.186,92 RMk 45.000,00 RMk		
Rückstellung für Schuldverschreibungszinsen	2.026,44 RMk		
Rückstellung für Goldanleihezinsen	93.824,85 RMk		
Rückstellung für Auslandsanleihezinsen	567.224,00 RMk	708.075,29 RMk	
Rückstellung für nicht erhobenene Zinsen			
für Vorzugsaktien	12.606,30 RMk		
Rückstellung für nicht erhobene Zinsen	•		
für Goldanleihe	<u>18.851.03 RMk</u>	31.457,33 RMk	
Bürgschaften u. Sicherheitsübereignungen	1.050.468,84 RMk		
		85.614.814,63 RMk	

Auf der Seite der "Aktiva" hatte sich der Posten Bauanlagen und Bauinventar mit 70.140.746,80 Reichsmark gegenüber dem Vorjahr um 14.234.929,65 Reichsmark

^{98) =} Vergl. Bericht des Vorstandes der RMD-AG über das 6. Geschäftsjahr 1927

erhöht. Von diesem Mehr- betrag entfallen auf die Aufwendungen für die feriggestellten und in Ausführung begriffenen Bau- werke einschließlich der Kraftwerkseinrichtungen sowie für die unmittelbar zur Ausführung nö- tigen Grundstücke und für das Bauinventar 12.717.777,68 Reichsmark.

Der Rest von 1.517.151,97 Reichsmark umfaßt die Ausgaben für Steuern, die Bauoberleitung, die Herstellung der Projekte und die Zentralverwaltung abzüglich der Betriebsüberschüsse der Kraftwerke und sonstiger Erträgnisse, ferner die Verzinsung der Vorzugsaktien, und die Anleihezinsen abzüglich der Aktivzinsen sowie die Kosten des Finanz- und Anleihedienstes und die buchmäßig abgeschriebenen Effektenwertminderungen. Das Konto "Grundbesitz" enthält die Gebäude und Grundstücke, soweit sie noch nicht unmittelbare Bestandteile der herzustellenden Anlagen bilden, und erfuhr eine Erhöhung um 50.070,99 Reichsmark. Das "Hypothekenkonto" mit 25.757,47 Reichsmark enthält Kaufpreisreste für gekaufte und wieder abgetretene Grundstücke und Anwesen. Die "Effekten", aus den Mitteln der Auslandsanleihe stammend und hauptsächlich in Goldpfandbriefen bestehend, sind für den Ausbau der Kraftwerke an den drei Mainstufen oberhalb Aschaffenburg bestimmt. Die "Außenstände" enthalten transitorische Posten und hauptsächlich eine Forderung für laufende Stromlieferungen. In dem Posten "Beteiligungen" sind hauptsächlich die Anteile der RMD-AG an der "Wasserstraßenbahn-Gesellschaft Hamburg", an der "Rhine-Maine-Danube-Canal Company Ltd." in London und der Betriebsgemeinschaft "Kachlet-Franken GmbH" enthalten.

Auf der Seite der "Passiva" sind das Aktienkapital, der zum Spitzenausgleich bei der Eröffnungs- Goldbilanz gebildete Reservefonds, die 5prozentige Goldanleihe von 1923 und die langfristige Bankschuld unverändert geblieben. Der für die 5prozentigen Schuldverschreibungen von 1922 im Vorjahr vorgetragene Betrag von 204.183,42 RMk hat sich im letzten Jahr um 104.158,66 RMk verringert, so daß am Ende des Geschäftsjahres noch 100.024,76 RMk (einschließlich Zinsen für 1925 auf Spitzenbeträge) im Umlauf waren.

Die 7-prozentige Auslandsanleihe von 1925 (The Rhine-Main-Danube-Canal and Power Company 25 Year Sinking Fund Gold Loan) hat sich im letzten Jahr durch weitere planmäßige Tilgung auf 24.309.600,00 RMk vermindert. Die Darlehen von Reich und Bayern dagegen haben sich um die weiter gewährten Darlehen in Höhe von 9.017.000,00 RMk auf insgesamt 45.672.750,00 RMk er- höht. Der Posten "Sonstige Schulden" enthält in der Hauptsache Forderungen der Bauunter- nehmer, Stromüberleitungsgebühren und Steuerrückstellungen.

Von der Aufstellung einer Gewinn- und Verlustrechnung hatte die Gesellschaft auch im Berichts- jahr 1927 abgesehen, weil auch das Geschäftsjahr 1927 als Baujahr zu bezeichnen ist und des- halb die Betriebsüberschüsse der Kraftwerke und die Aktivzinsen naturgemäß hinter den Aufwen- dungen für den Finanzdienst zurückgeblieben sind. Am Schlusse dieses Überblickes über die Finanzlage der Gesellschaft am Ende des Geschäfts- jahres 1927 wollen wir der Vollständigkeit halber noch zwei zusammenfassende Aufstellungen folgen lassen, welche die bisherigen finanziellen Aufwendungen von Reich und Bayern für das große Unternehmen dartun ⁹⁹⁾.

Das Reich hatte für Zwecke der Rhein-Main-Donau-Verbindung an Mitteln bisher bereitgestellt:

für das Jahr 1920 50.000.000,00 PMk (Papiermark) für das Jahr 1921 120.000.000,00 PMk für das Jahr 1922 6.335.000.000,00 PMk für das Jahr 1923 9.507.880,00 PMk für die Zeit vom 1.Oktober.1923 bis 31. März 1924 517.000.00 RMk für das Jahr 1924 8.800.000,00 RMk für das Jahr 1925 8.050.000,00 RMk für das Jahr 1926 5.715.000,00 RMk

⁹⁹⁾ = Vergl. Persönliche Berichte des Reichsverkehrsministeriums, Abtlg. Wasserstraßen in Berlin und des bay. Staatsministeriums des Innern vom Juli 1928 an Dr. Held

Im außerordentlichen Haushalt des Reichsverkehrsministeriums Kapitel XI.1, Titel 2

für das Jahr 1927 5.170.000,00 RMk für das Jahr 1928 5.671.000,00 RMk

Von diesen Mitteln wurden verausgabt:

im Jahre 1920 13.317.533,13 PMk im Jahre 1921 93.746.449,59 PMk im Jahre 1922 6.357.569.482,28 PMk

im Jahre 1923 51.651.571.000.000,00 PMk = 51 Billionen 651 Milliarden,

571 Tausend PMk

im Jahre 19249.025.000,00 RMkim Jahre 19257.780.686,37 RMkim Jahre 19265.715.000,00 RMkim Jahre 19275.715.000,00 RMkim Jahre 1928 bis Juli1.428.750,00 RMk

Aus bayerischen Staatsmitteln wurden für Zwecke der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße ausweis- lich der Akten und Vormerkbücher bisher zur Verfügung gestellt:

im außerordentlichen Staatshaushalt 1920:

für den Main-Donau-Stromverband 3.000.000,00 PMk

für die Rhein-Main-Donau-AG 72.000.000.,00 PMk (Einzahlung auf Aktienkapital)

Im außerordentlichen Staatshaushalt 1923 als Resteinzahlung

auf das Aktienkapital 168.000.000,00 PMk

243.000.000,00 PMk

im ao. Staatshaushalt 1924	5.240.000,00 GMk (= Goldmark)
----------------------------	-------------------------------

 im ao. Staatshaushalt 1925
 4.650.000,00 RMk

 im ao. Staatshaushalt 1926
 3.302.000,00 RMk

 im ao. Staatshaushalt 1927
 3.302.000,00 RMk

 im ao. Staatshaushalt 1928
 3.302.000,00 RMk

197.796.000,00 RMk

Hievon wurden der Rhein-Main-Donau-AG bisher (Juli 1928) überwiesen:

aus dem ao. Haushalt 1920 72.000.000,00 PMk aus dem ao. Haushalt 1923 168.000.000,00 PMk

240.000.000,00 PMk

aus dem ao. Haushalt 1924
aus dem ao. Haushalt 1925
aus dem ao. Haushalt 1926
aus dem ao. Haushalt 1926
aus dem ao. Haushalt 1927
Aus dem ao. Haushalt 1928

5.240.000,00 RMk
4.506.000,00 RMk
3.302.000,00 RMk
1.651.000,00 RMk

18.001.000,00 RMk

Für die nachfolgenden Jahre dürften sich die Zuschüsse von Reich und Bayern enenfalls im Rahmen des oben bereits besprochenen 7. Darlehensvertrages bewegen und mit der Größe des Bauprogramms in Einklang gebracht werden ¹⁰⁰⁾.

¹⁰⁰⁾ =Vergl. Seite

Hinsichtlich der weiteren Durchführung des Bauprogramms ist zu erwarten, daß die Kosten der Schiffahrtsanlagen durch weitere Darlehen von Reich und Bayern aufgebracht und die Kosten der Kraftwerksanlagen durch Anleihen beschafft werden. Mit der Erstattung des Überblickes über die Lage des Unternehmens am Ende des Geschäftsjahres 1927 schließen wir nunmehr die Darlegungen über die finanzielle Entwicklung und Ge- staltung des Unternehmens im Rahmen unserer Arbeit ab. Abschließend können wir wohl sagen, daß auch das Jahr 1927, das die Fertigstellung des Kach- letwerkes brachte, das gewaltige Unternehmen planmäßig vorwärts schreiten sah. Die Gefahren und Schwierigkeiten, die in den letzten Jahren mehr als als einmal die Gesellschaft in ihrem Bestande zu bedrohen schienen, sind heute endgültig gebannt; das Unternehmen steht gefestigter da denn je.

Nicht zuletzt ist das mitdas große Verdienst eines Mannes, der heute nicht mehr unter den Leben- den weilt. Am 27. April 1928 wurde der Vorsitzende des Vorstandes der Gesellschaft, Staatsrat Dr. von Graßmann, durch einen jähen Tod hinweggerafft. Der Entschlafene war seit den Jahren 1917/18 einer der eifrigsten Förderer des großen Gedankens der Rhein-Main-Donau-Verbindung.

Im herbste des Jahres 1917 bereits wurde er als Vertreter des Staates zum Vorsitzenden des Main-Donau-Stromverbandes bestellt und führte auch den Vorsitz im Strombeirat, dem Ausfüh- rungsorgan dieses Verbandes.

Als leiter der Vorarbeiten hat er die Gesellschaft mit zur Gründung geführt und stand dann seit dem Gründungstag, dem 30. Dezember 1921, ununterbrochen an der Spitze des Unternehmens, dem er in unermüdlicher Tatkraft seine umfassenden Kenntnisse und seine große Arbeitskraft zur Verfügung stellte. Unter seiner Führung wurde nach Überwindung der schwierigen Inflationsjahre eine sichere Finanzierungsgrundlage geschaffen und der Ausbau des Unternehmens in Angriff genommen. Es war ihm noch vergönnt gewesen, die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Kachletwerkes zu erleben. Sein jäher Tod bedeutet für das ganze Unternehmen einen sehr schweren Verlust; sein Name wird daher stets eng mit der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Do- nau verbunden sein.

28. Die Denkschrift des Reichsverkehrsministers vom 18. Januar 1928 über die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Wir können es uns nicht versagen, auch noch einen Blick in das Jahr 1928 zu werfen und in ei- nem eigenen Kapitel noch ausführlich auf die neueste amtliche Publikation über die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße einzugehen, die erst im Frühjahr des Jahres 1928 erschien und vom Reichsverkehrsminister dem Reichstag vorgelegt wurde.

Wie das staatliche Interesse Bayerns an dem großen Projekt der Rhein-Main-Donau-Verbindung nach wie vor gleich lebendig geblieben ist, so hat auch das Reich an dem weiteren Schicksal des Kanalprojektes bis in die jüngste Zeit stets opferbereit Anteil genommen. Am besten erhellt dies aus folgender Entschließung, die noch im Jahre 1927, am 7. April, der Reichstag bei Verabschie- dung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums für 1927 zu Kapitel 1 der Ausgabe des außerordentlichen Haushalts angenommen hatte ¹⁰¹⁾.

"Die Reichsregierung ist zu ersuchen, dem Reichstag eine Vorlage zu machen, durch die die für den weiteren Ausbau des Mittellandkanals, des Ihle-Plauener-Kanals, des Oder-Spree-Kanals, des Neckar-Kanals und des Donau-Main-Kanals erforderlichen Ausgaben besonders - außerhalb des Haushaltsplanes - angefordert werden.

Durch die Vorlage sind insbesondere zu klären und durch besondere Denkschriften zu erläutern: Das Gesamterfordernis, die Art der Gewinnung der erforderlichen Wassermengen, die Änderung der Wasserverhältnisse im Kanalgebiet, Verkehrsgewinnung und Verkehrsverschiebungen, volks- wirtschaftliche Wettbewerbsverschiebungen, der Ausgleich für die benachteiligten Landesteile, die Rückwirkungen auf den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahnfinanzen und die Kostendeckung".

Diese Entschließung, die durch die weitere Genehmigung von Zuschüssen durch das Reich zu den Kanalbauten veranlaßt worden war, wurde am 18. Januar 1928 vom Reichsverkehrsminister durch drei ausführliche an den Reichstag gerichteten Denkschriften beantwortet, von denen die erste den *"Mittellandkanal und die durch ihn bedingten Ergänzungsbauten an den vorhandenen Wasserstraßen"*, die Zweite die *"Rhein-Main-Donau-Wasserstraße"* und die Dritte die *"Neckarka- nalisierung"* behandelten ¹⁰²⁾.

¹⁰¹⁾ = Reichstagsdrucksache 1927, Nr. 3159, II, h.

¹⁰²⁾ = Reichstagsdrucksache 3871; Reichstag III, 1924/28.

Wir haben uns hier jedoch nur mit der Denkschrift über die "Rhein-Main-Donau-Wasserstrße" zu befassen. Inhaltlich stützt sich diese Denkschrift auf die von uns bereits besprochenen bekannten Denkschriften des bayerischen Tarifamts und des Main-Donau-Stromverbandes und ergänzt deren technische wie verkehrswirtschaftliche Untersuchungen auf den neuesten Stand.

Der ausgezeichnete Überblick, den die so aktuelle Denkschrift über das ganze Problem der Rhein-Main-Donau-Verbindung und der Erstellung der Großschifffahrtsstraße gewährt, rechtfertigt eine stellenweise ausführlichere Behandlung der in der Denkschrift zusammengetragenen, zum Teil schon bekannten Materie.

Einleitend bringt die Denkschrift in ihrem I. Hauptabschnitt in großen Umrissen einen Überblick über den geschichtlichen Werdegang der Wasserstraße und berichtet von der "Fossa Carolina", dem Werden und Niedergang des "Ludwigs-Donau-Main-Kanals", von der Tätigkeit des Bayeri- schen Kanalvereins und des Main-Donau-Stromverbandes, von der Gründung, der Finanzierung und den Aufgaben der Rhein-Main-Donau-AG.

Der II. Hauptabschnitt befaßt sich mit der technischen Gestaltung der Schiffahrtsstraße. So erläutern einzelne Unterabschnitte den Verlauf und die Teile der neuen Wasserstraße, die technischen Grundlagen wie Schiffsgröße, Schiffahrtsbetrieb und Flößerei und die Regelquer- schnitte.

Über den Verlauf der Wasserstraße, wie er im amtlichen Entwurf festgelegt ist, haben wir bereits bei der Besprechung der Denkschrift des Main-Donau-Stromverbandes berichtet. Wir wollen je- doch hier eine neuere, ebenfalls in der Denkschrift vom 18. Januar 1928 veröffentlichte ausgezeichnete Zusammenstellung der "Teile der Wasserstraße" wiedergeben, weil daraus auch der Verlauf derselben zu entnehmen ist.

"Teile der Wasserstraße"

- a) die Kanalisierung der bestehenden Schiffahrtsstraße am Main von Aschaffenburg bis Würzburg umfasst 161,2 Kilometer.
- b) die Verbesserung der Mainstrecke von Wernfeld 834,5 km unterhalb Würzburg) bis Bamberg durch Abschneiden des Maindreiecks (66,7 km) und Kanalisierung des Mains von Haßfurt bis Bamberg (28,8 km), zusammen 95,5 km.
- Entsprechend den von der Bayerischen Regierung und dem Bayerischen Landtag gegebenen Zusicherungen soll auch eine Wahllinie durch das Maintal untersucht werden. Nach den neuesten Ermittlungen kommt hier unter Umständen eine Lösung in Betracht, nach der der Main von Würzburg über Kitzingen bis Volkach durchgängig kanalisiert würde. Von Volkach bis Limbach oberhalb von Haßfurt würde denn Wasserweg als Kanal geführt werden.
- c) Der Ausbau eines Großschifffahrtskanals von Bamberg über Nürnberg-Beilngries nach Kelheim bis zum Anschluß an die Donau (181,2 km), der sich in folgende Teilstrecken gliedert:
- aa) Bamberg über Forchheim bis Nürnberg unter teilweiser Benutzung der alten Kanallinie (70,0 km)
- bb) Weiterführung des Kanals über die Scheitelhaltung bei Hilpoltstein bis Beilngries (70,2 km);
- cc) Umbau der bestehenden Altmühlkanalisierung bis Kelheim (41,0 km). An Stelle der nach bb und cc vorgesehenen Linienführung über Beilngries-Kelheim soll einem Wunsch des Bayeri schen Landtags entsprechend auch die Führung über Steppberg-Kelheim untersucht werden.
- d) Kanalisierung der Donau von Kelheim bis Regensburg (25,7 km),
- e) Verbesserung der bestehenden Donauwasserstraße von Regensburg bis Vilshofen (133,3 km) und von Passau bis zur Landesgrenze unterhalb von Passau (24,0 km) durch Niedrigwasser Regulierung.
- f) Die zwischen Vilshofen und Passau liegende Kachletstrecke (24,1 km) wird kanalisiert und im Jahre 1928 vollendet.

g) Herstellung des Lechzubringers zur Wasserversorgung der Kanalstrecken. Von der insgesamt 610,5 km langen Strecke treffen:
auf Flußregulierungen und Flußkanalisierung 403,6 km = 66,2 %
auf Schiffahrtskanal 206,9 km = 33,8 %
610,5 km = 100 %

Als das in diesem Gesamtrahmen zunächst zu verwirklichende **erste Ziel bezeichnet** die Denkschrift die Führung der Wasserstraße von Aschaffenburg bis Nürnberg und den Ausbau der Donau von Regensburg bis zur Reichsgrenze.

Es handelt sich also hier um folgende Teil- strecken:

a) Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Wernfeld	126,7 km
b) Verbesserung der Mainstrecke Wernfeld - Bamberg durch	
Abschneiden des Maindreiecks	95,5 km
c) Ausbau des Kanals Bamberg - Nürnberg	<u>70,0 km</u>
	292,2 km
Hiervon fallen auf:	
Kanalisierung	155,5 km = 53,3 %
Kanalführung	136,7 km = 46,7 %
	292,2 km = 100 %

oder bei Kanalisierung des Maindreiecks:

a) Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg bis Würzburg

161,2 km

b) Verbesserung des Mains durch Kanalisierung des Mains von Würzburg über Kitzingen-Volkach bis Bamberg mit Seitenkanälen 127,5 km

c) Ausbau des Großschifffahrtskanals von Bamberg bis Nürnberg

70.0 km

358,7 km

Davon entfallen auf:

 Kanalisierung
 250,0 km = 69,7 %

 Kanalführung
 108,7 km = 30,3 %

 358,7 km = 100 %

Kanalisierung der Kachletstrecke zwischen Vilshofen und Passau 24,1 km Niedrigwasserregulierung der Donau zwischen Regensburg-Hafen und Vilshofen und zwischen

Passau und Reichsgrenze unterhalb Passau 127,5 km + 24,0 km = 151,5 km

Hinsichtlich der Schiffsgröße der auf dem Kanal verkehrenden Schiffe und der Regelquerschnitt wiederholt die Denkschrift, was bereits in früheren Denkschriften zum Ausdruck gebracht wurde und erinnert daran, daß als Regelschiff aus wirtschaftlichen Gründen und mit Rücksicht auf die Freizügigkeit zwischen Donau und Rhein das 1.200-Tonnen-Schiff gewählt wurde. Die Ausmaße der Wasserstraße sind aber so vorgesehen, daß sie auch den Verkehr mit 1.500-Tonnen-Rheinschiffen zulassen. Bezüglich der Regelquerschnitte wird angegeben, daß in den Kanalisierungs- strecken am Main und an der Donau eine 36 m breite und 2,5 m tiefe Schiffahrtsrinne ausgebil- det wird. Dementsprechend werden auch die Querschnitte des Verbindungskanals ausgeführt.

Ausführlich behandelt die Denkschrift die Stau- und Schleusenanlagen der Wasserstraße und die Verteilung der Staustufen. Eine interessante Zusammenstellung der Staustufen, welche die Denkschrift hier bringt, lassen wir nachstehend folgen.

Hinsichtlich der Gewinnung der erforderlichen Wassermengen wird dargetan, daß in den Flußstrecken des Mains und der Donau auch bei hochentwickeltem Schiffsverkehr das für den Schleusenbetrieb erforderliche Wasser durch den natürlichen Abflußvorgang in hinreichender Menge vorhanden sei.

Die erforderliche Betriebswassermenge einschließlich Versickerung und Verdunstung für die eigentliche Kanalstrecke errechnet die Denkschrift auf eine Menge bis zu 12 m³/sek = Kubikmeter je Sekunde.

Es folgen dann nähere Angaben über die geplante Lechwasserüberleitung und ein Hinweis auf das Ergebnis besonderer Untersuchungen, die ergeben haben, daß die Lechwasserüberleitung dann noch wirtschaftlicher wird, wenn außer dem Betriebswasser auch für Wasserkraftzwecke zusätzlich Wasser übergeleitet wird (für beide Zwecke zusammen bis zu 70 m³ sek).

Stufen zwischen Aschaffenburg-Nürnberg- Passau

Lidu Nr. Schleusen Stausture Km Hohe über NN Schleusengerfalle Bemerkungen 1 Obernau
2 Kleinwallstadt 3 Klingenberg 3 Klingenberg 4 Kleinheubach 4 Kleinheubach 5 Freudenberg 4 Kleinheubach 7 Elichel 7 Elichel 7 29 133.50-138.00 m 4.50 m 7 Elichel 7 29 13 Elichel 13 29 147.25-152.70 m 10 Elichel 13 21 157.30-161.50 m 10 Elichel 13 22 163.00-173.50 m 10.50 m 10 Elichel 13 Elichel 14 Elichel 15 Elichel 15 Elichel 15 Elichel 16 Elichel 16 Elichel 17 Elichel 17 Elichel 18 Elichel
Klienheubach 34,9
4 Kleinheubach 34,9 120,50-124,50 m 4,50 m 6 Faulbach 59,5 124,50-129,00 m 4,50 m 7 Eichel 72,9 138,00-142,00 m 4,50 m 8 Lengfurt 86,9 138,00-142,00 m 4,00 m 9 Rothenfels 98,2 142,00-147,25 m 5,25 m 10 Steinbach 112,9 147,25-152,70 m 5,45 m* 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,60 m* 10c Erlabrun 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m* 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,50 m 12 Gossenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,2 230,80-241,50 m 11,
5 Freudenberg 46,5 124,50-129,00 m 4,50 m 6 Faulbach 59,5 129,00-133,50 m 4,50 m 7 Eichel 72,9 138,00-142,00 m 4,50 m 8 Lengfurt 86,9 138,00-142,00 m 4,00 m 9 Rothenfels 92 142,00-147,25 m 5,25 m 10a Harrbach 131,3 152,70-157,30 m 4,60 m* 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,60 m* 11 Werriefd 128,3 152,70-157,30 m 4,60 m* 12 Gossenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Amstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 211,0-19,0 o m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 235,7 241,50-250,20 m 8,70 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,00 m </td
6 Faulbach 7 Eichel 72,9 133,50 m 4,50 m 4,50 m 8 Lengfurt 86,9 138,00-142,00 m 4,00 m 9 Rothenfels 98,2 142,00-147,25 m 5,25 m 100 Steinbach 112,9 147,25-152,70 m 5,45 m 100 Harrbach 131,3 152,70-157,30 m 4,60 m 100 Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,20 m 4,00 m 100 Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gössenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Haisheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 8,70 m 15 Haisheim 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 129,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 10,70 m 11 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 10,70 m 11,68 m 128 Hausen II 255,5 266,30-267,98 m 11,68 m 11,68 m 11,68 m 128 Reichelsdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 10,00
7 Eichel 72,9 138,00-142,00 m 4,00 m 8 Lengfurt 86,9 138,00-142,00 m 4,00 m 9 Rothenfels 98,2 142,00-147,25 m 5,25 m 10 Steinbach 112,9 147,25-152,70 m 5,45 m 10b Himmelstadt 143,1 152,70-157,30 m 4,60 m 10b Eirlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gossenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Haisheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Vicreth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 11,67 m
8 Lengfurt 86,9 138,00-142,00 m 4,00 m 7 9 Rothenfels 98,2 142,00-147,25 m 5,25 m 5,25 m 10 Steinbach 112,9 147,25-152,70 m 5,45 m 8 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,40 m 8 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,20 m 8 10c Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m 8 11 Wernfeld 128,3 152,70-153,00 m 10,30 m 12 Gossenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Armstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Ganheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 19 Viereth 225,7 241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50 m 10,70 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen 1 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen 1 252,5 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 27 Nurmberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 271,0 291,33-303,00 m 10,04 m 30 Rednitzhembach 305,2 31,50-342,15 m 10,04 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-382,79 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,90 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,90 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,70 m 40 Beilingries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 40 Beilingries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 40 Beilingries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 40 Reidenburg 380,1 346,50-382,00 m 5,50 m 40 Reidenburg 380,1 346,
9 Rothenfels 98.2 142.00-147.25 m 5.25 m 10 Steinbach 112.9 147.25-152.70 m 5.45 m* 100 Harmach 131.3 152.70-157.30 m 4.60 m* 100 Harmach 131.3 152.70-157.30 m 4.20 m* 100 Erlabrunn 153.1 161.50-165.00 m 3.50 m* 11 Wernfeld 128.3 152.70-163.00 m 10,30 m 10.30 m 12 Gössenheim 132.2 163.00-173.50 m 10,50 m 10.50 m 13 Eußenheim 136.6 173.50-184.00 m 10,50 m 10,50 m 14 Stetten 138.7 184.00-194.50 m 10,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146.6 194.50-203.20 m 8.70 m 15 Halsheim 152.8 203.20-211,10 m 7.90 m 16 Arnstein 152.8 203.20-211,10 m 7.90 m 18 Limbach 204.8 219,00-224.80 m 5.80 m 19 Viereth 218.1 224,80-230.80 m 5.80 m 10,70 m 19 Viereth 218.1 224,80-230.80 m 6.00 m 10,70 m 19 Viereth 218.1 224,80-230.80 m 6.00 m 10,70 m 11,67 m 11,68 m 11,68 m 11,68 m 11,68 m 11,68 m 11,67
10 Steinbach 112,9 147,25-152,70 m 5,45 m* 10a Harrbach 131,3 152,70-157,30 m 4,60 m* 10b Himmeistadt 143,1 157,30-161,50 m 4,60 m* 10c Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m* 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gossenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nurnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,00 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-331,50 m 10,00 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Sud 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 34 Schweizermühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Roinbefands 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,70 m 41 Toging 362,4 357,00-363,00 m 5,50 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-352,00 m 5,50 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-384,250 m 10,00 m
10a Harrbach 131,3 152,70-157,30 m 4,60 m* 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,20 m* 10c Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m* 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gössenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gainheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 218,1 224,80-230,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,
10a Harrbach 131,3 152,70-157,30 m 4,60 m* 10b Himmelstadt 143,1 157,30-161,50 m 4,20 m* 10c Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m* 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gössenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gainheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 218,1 224,80-230,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,
10b Himmelstadt 143,1
10c Erlabrunn 153,1 161,50-165,00 m 3,50 m 11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 12 Gossenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughor) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Ettersdorf 271,0 291,33-303,00 m 9,00 m
11 Wernfeld 128,3 152,70-163,00 m 10,30 m 10,30 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 10,70 m 1
12 Gössenheim 132,2 163,00-173,50 m 10,50 m 10,50 m 13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 10,70 m
13 Eußenheim 136,6 173,50-184,00 m 10,50 m 14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 7,90 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,65 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m
14 Stetten 138,7 184,00-194,50 m 10,50 m 15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 15 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 291,1 303,00-312,00 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 9,50 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Soth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m
15 Halsheim 146,6 194,50-203,20 m 8,70 m 7,90 m 7,9
16 Arnstein 152,8 203,20-211,10 m 7,90 m 17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m <t< td=""></t<>
17 Gänheim 153,9 211,10-219,00 m 7,90 m 18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,64 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m
18 Limbach 204,8 219,00-224,80 m 5,80 m 19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m <td< td=""></td<>
19 Viereth 218,1 224,80-230,80 m 6,00 m 20 Bamberg (Bughof) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m<
20 Bamberg (Bughor) 230,8 230,80-241,50 m 10,70 m 21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,64 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 40 Beilngries 384,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,00 m
21 Hirschaid 235,7 241,50-250,22 m 8,72 m 22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
22 Forchheim 246,7 250,22-256,30 m 6,07 m 23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m </td
23 Hausen I 252,9 256,30-267,98 m 11,68 m 24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m
24 Hausen II 255,5 267,98-279,66 m 11,68 m 25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,0
25 Bruck 268,2 279,66-291,33 m 11,67 m 26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,70
26 Eltersdorf 271,0 291,33-303,00 m 11,67 m 27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-35
27 Nürnberg 291,1 303,00-312,00 m 9,00 m 28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346
28 Reichelsdorf 294,6 312,00-321,50 m 9,50 m 29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,50 m 43 Riedenburg 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-34
29 Katzwang 298,0 321,50-331,50 m 10,00 m 30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
30 Rednitzhembach 305,2 331,50-342,15 m 10,65 m 10,64 m 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 308,3 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 308,3 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 308,4 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 308,4 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 308,4 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 308,4 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 308,40-395,30-405,00 m 9,80 m 308,501,501,501,501,501,501,501,501,501,501
31 Roth-Nord 308,3 342,15-352,79 m 10,64 m 32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
32 Roth-Süd 311,5 352,79-363,43 m 10,64 m 33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
33 Weiherhaus 314,3 363,43-374,80 m 10,65 m 34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
34 Schweizermühle 317,8 374,80-384,72 m 10,64 m 35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
35 Pyras 322,5 384,72-395,36 m 10,64 m 36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,50 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
36 Mindorf 325,7 395,36-405,00 m 9,64 m 37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
37 Bachhausen 340,0 395,20-405,00 m 9,80 m 38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
38 Solngriesbach 344,6 384,40-395,20 m 10,80 m 39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
39 Eglasmühle 349,2 373,70-384,40 m 10,70 m 40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
40 Beilngries 354,2 363,00-373,70 m 10,70 m 41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
41 Töging 362,4 357,00-363,00 m 6,00 m 42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
42 Oberhofen 373,5 352,00-357,00 m 5,00 m 43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
43 Riedenburg 380,1 346,50-352,00 m 5,50 m 44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
44 Altessing 389,4 342,50-346,50 m 4,00 m 45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
45 Gronsdorf 392,8 337,70-342,50 m 4,80 m
16 Doikan 1117 222 60 227 70 m 110 m
47 Sinzing 419,2 331,80-333,60 m 1,80 m
48 Regensburg 429,1 326,50-331,80 m 5,30 m
49 Kachletstufe 578,2 290,60-299,50 m 8,90 m

Für die Ausführung der Wasserstraße lediglich bis Nürnberg wird es möglich sein, für einen ge- ringen Anfangsverkehr ohne den Lechzubringer auszukommen und den Wasserbedarf aus dem alten Ludwig-Donau-Main-Kanal und durch Hochpumpen von Wasser aus der Regnitz in der Ge- gend von Erlangen zu decken. Der Ausführung des Lechzubringers selbst soll erst nach Anschluß von Nürnberg an die Schiffahrtsstraße näher getreten werden.

Über die Einwirkungen auf die Landeskultur berichtet ein eigener Unterabschnitt und betont, daß bei der Entwurfsbearbeitung, die in ständiger Fühlungsnahme mit den Landeskulturbehörden er- folgte, stets das Bestreben maßgebend gewesen sei, mit der Erstellung der Schiffahrts- und Wasserkraftanlagen auch die Interessen der Landeskultur in weitgehendstem Maße zu fördern.

Im Hauptabschnitt III stellt die Denkschrift Untersuchungen über die Bau-, Betriebs- und Unter- haltungskosten der Schiffahrtsanlagen an.

Die Baukosten der Schiffahrtsanlagen, die durchschnittlich 50 Prozent über den Vorkriegskosten (gemeint ist der 1.Weltkrieg 1914-18- *Anm.*), sind in ihr auf Grund der Preisverhältnisse nach dem Stichtag vom 1. Juli 1927 - ohne Bauzinsen - wie folgt festgesetzt:

	ilo- Meter	Milionen Reichs	Bemerkungen mark
			ürnberg durch das Werntal mit
	burg	_	_
a) Aschaffenburg-Wernfeld Kleinwallstadt	126,7	66,2	Stufen Oberau u. im Bau
b) Wernfeld-Würzburg	34,5	23,	1 Stichkanalisierung
c) Wernfeld-Haßfurt-Bamberg Bischberg	95,5	188,2	Mainkanalisierung bis
d) Bamberg-Nürnberg Bischberg;	70,0	<u>114,0</u>	Stillwasserkanal ab
		391,5	Pumpwerk Hüttendorf u.Wasser- Überleitung vom Ludwig-Donau- Main-Kanal zum Hafen Nürnberg
Hiervon abzüglich die vollende Staustufe Viereth Gesamtsumme Aschaffenburg-	_	<u>5,3</u>	3
über das Werntal		386,2	
aber das Werntar	•	300,2	
1b. Wahllinie Teilstrecke As	chaffenbu	ırg-Würzburd	g-Volkach-Bamberg-Nürnberg
a) Aschaffenburg-Wernfeld	126,7	66,2	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
b) Wernfeld-Würzburg	34,5	23,1	
c) Würzburg-Volkach-Bamberg Kostenschätzung	j 127,5	126,2	vorläufige
d) Bamberg-Nürnberg	70,0	<u>114</u> ,	<u>0</u>
		329,5	
Hiervon abzuziehen die vollend	dete	F 2	
Staustufe Viereth	Nürnborg _	<u>5,3</u>	über Velkach)
Gesamtsumme Aschaffenburg-	numberg	3 2 4,2 (über Volkach)

2. Ausbau der Donau von Regensburg bis zur Reichsgrenze unterhal Passau.

a) Regensburg-Vilshofen	127,5	34,	0
b) Vilshofen-Passau erfordert einen	24,1	vollendet	Die Kachletstufe
			Aufwand 25,7 Millionen Reichs- mark nur für die Schiffahrtsanla- gen und ohne Kraftwerkskosten.
c) Passau bis Reichsgrenze	24,0	<u>5,7</u>	
Gesamtkosten Regensburg bis Passau (Reichsgrenze	(Hafen)	39,7	

	Kilo-	Milionen	Bemerkungen
3. Schlußstück Nürnberg- a) Nürnberg-Kelheim b) Kelheim-Regensburg c) Regensburg-RgsbgHafel Durch- Schiffahrtsstraße Regensburg	111,2 25,7	Reichsm ung-Regensbu 216,0 17,8 11,8 245,6	
4. Lechzubringer (ohne Mehrwasserzuführung für Kraftwerkszwecke))	71,5	

Die Kosten für die infolge der Wasserkraftausnützung bedingte Vergrößerung des Lechzubringers von 12 auf 70 Kubikmeter pro Sekunde Wasserführung (59.000.000 RMk) sollen zu Lasten der Wasserkräfte gehen.

Für Betrieb und Unterhaltung der gesamten Schiffahrtsanlagen sind nach Berechnungen der Denkschrift unter den heutigen Verhältnissen erforderlich:

Für die Strecken

Aschaffenburg - Würzburg . . . 0,63 Millionen RMk Wernfeld - Haßfurt - Bamberg . . . 1,07 Millionen RMk Bamberg - Nürnberg 0,77 Millionen RMk 1.07 Millionen RMk

Nürnberg - Scheitelhaltung - Regensburg einschließlich

des Lechzubringers 0,47 Millionen RMk

des Lecnzubringers . Regensburg - Landesgrenze 3,26 0,32 Millionen RMk 3,26 Millionen Reichsmark Das sind insgesamt . . .

Im Hauptabschnitt IV bringt die Denkschrift ausführliche Darlegungen über den Ausbau der Was- serkräfte an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, in denen die Bedeutung der beim Bau der Großschifffahrtsstraße anfallenden reichen Wasserkräfte für die Wirtschaftlichkeit und die Finan- zierung des Unternehmens eingehend dargetan wird. Die Jahresleistung der sämtlichen an der Großschifffahrtsstraße erzielbaren Wasserkräfte bezif- fert die Denkschrift mit 1,475 Milliarden Kilowattstunden.

Der Ausbau der Wasserkräfte und der Verkauf des in ihnen erzeugten Stromes soll der Rhein- Main-Donau-AG eine Einnahmequelle erschließen, die ihr - worauf wir schon früher hingewiesen haben - ermöglicht, ihren finanziellen Verpflichtungen nachzukommen und insbesondere die ihr von öffentlich-rechtlichen Körperschaften zunächst unverzinslich zur Verfügung gestellten Darle- hen nach Fertigstellung des Unternehmens zurückzuzahlen.

Die Denkschrift verleiht hier auch der Auffassung Ausdruck, daß der Ausbau der Wasserkraftwer- ke, wenn auch diese heute in einem ungleich schwereren Konkurrenzkampf mit den Wärmekraft- werken stehen als zur Zeit, in der die Rhein-Main-Donau-AG gegründet wurde, dennoch unent- behrliche Vorteile für die Großschifffahrtsstraße bietet.

Über die Leistung der im Zuge der Großschifffahrtsstraße zu erbauenden Kraftwerke bringt die Denkschrift ebenfalls eine eigene Zusammenstellung. Dabei hebt sie besonders hervor, daß bei den Kraftwerken Nr. 17, 23 bis 29 hohe Gefälle von 15,8 bis 41,8 m dadurch gewonnen werden, weil mehrere Schleusenstufen zu einer Kraftstufe mit eigenem Kraftwerkskanal zusammengefaßt werden können. Als das leistungsfähigste dieser Kraftwerke bezeichnet die Denkschrift das Kach- letwerk bei Passau. Wir lassen diese Zusammenstellung nachstehend folgen.

		Mittlere Jahresleistung
LfdNr. Kraftwerksname	Jahresleistung kW	in Millionen kW/h
1. Strecke Asc	haffenburg-Würzburg	
1. Obernau	2.400	21,6
Kleinwallstadt	2.560	22,4
3. Klingenberg	2.110	18,5
4. Kleinheubach	2.590	22,7
5. Freudenberg	2.820	24,7
6. Faulbach	1.970	17,3
7. Eichel	2.560	22,4
8. Lengfurt	1.985	17,4
9. Rothenfels	3.320	28,1
10. Steinbach	3.290	28,8
11. Harrbach	2.230	19,6
12. Himmelstadt	2.100	18,4
13. Erlabrunn	1.690	14,8
14. Unt. Mainmühle, Wrzbg.	345	3,0
Summe I	31.970	279,2
	011770	
II. Strecke Wernfeld-Haßf	urt.	
16. Stetten	12.900	113,2
17. Halsheim	3.170	27,8
17. Gaenheim	5.600	49,9
Summe II	21.670	190,9
III. Strecke Haßfurt-Bambe	erg.	•
18. Knetzgau	745	6,5
19. Limbach	2.550	22,3
20. Viereth	2.690	23, <u>6</u>
Summe III	5.985	52,4
IV. Strecke Bamberg-Nürnl		J=/, .
21. Bamberg (Bughof)	3.380	29,6
22. Hirschaid	2.800	24,5
23. Forchheim	1.830	16,1
24. Hausen	7.450	65,3
25. Eltersdorf	7.320	64,2
Summe		199,7
V. Strecke Nürnberg-Scheit		
26. Katzwang	8.720	76,4
27. Rednitzhembach	6.370	56,8
2	5.575	23,2

28. Eichelberg (Speicherwerk)	9.100	79,5
29. Hilpoltstein	7.150	62,6
30. Unterhausen	7.500	65,8
31. Münster	6.320	<u>55,4</u>
Summe V	45.160	396,5
VI. Strecke Regensburg-Passa	u.	
32. Kachletwerk	31.400	275,0
Sumi	me VI 31.4	00 275,0
Gesamtsumme I bis VI	158.965	1.393,7
Außer den vorgenannten Werken	kommen bei Herstellur	ng der Verbindungsstrecke
Nürnberg - Regensburg zum A	Ausbau:	
VII. Strecke Scheitelhaltung-D	onau.	
33. Oberhofen	467	4,1
34. Riedenburg	491	4,3
35. Altessing	381	3,4
36. Gronsdorf	411	<u>3,6</u>
Summe VII	1.757	15,4

N	Mittlere Jahresleistung	
LfdNr. Kraftwerksname	_fdNr. Kraftwerksname Jahresleistung kW	
VIII. Strecke Kelheim-Reg	ensburg.	
37. Poikam	3.460	30,3
38. Regensburg	4.020	36.3
Summe VIII	7.480	66,6
Gesamtsumme I bis VIII	168.202	1.475,7

Die nach Hauptgruppen eingeteilten Herstellungskosten der Wasserkraftanlagen gibt die Denk- schrift auf der Preisgrundlage vom Sommer 1927 zuzüglich Bauzinsen in folgender Höhe an:

1. Strecke Aschaffenburg-Würzburg			. 39.00	0.000 RMk	
2. Wernfeld-Haßfurt (Werntallinie) .			33.500.00	0 RMk	
3. Strecke Haßfurt-Bamberg .			. 6.00	0.000 RMk	
4. Strecke Bamberg-Nürnberg einschl.	. Verbre	eiterung	des Kanals	32.000.000) RMk
5. Strecke Nürnberg-Scheitelhaltung		•	. 68.00	0.000 RMk	
Mehrkosten für Vergrößerung des L	.echzub	ringers	. 59.00	0.000 RMk	
Gesamt:			127.000.0	000 RMk	
6. Strecke Scheitelhaltung-Regensburg	g.		. 7.00	0.000 RMk	
7. Strecke Regensburg-Passau .			. 2	1.500.000 RMk	
8. Elektrische Leitungen bis zu den Str					
Ge	esamtb	aukoste	en: 280.00	0.000 Rmk	

Eine starke finanzielle Stütze der Schiffahrtsanlagen bilden - wie auch die Denkschrift hervorhebt- die Wasserkräfte dadurch, daß ihre Erträgnisse nach Tilgung des Eigenkapitals zur Rückzahlung der für die Schiffahrtsanlagen in Anspruch genommenen öffentlichen Geldmittel verwendet wer- den können.

Hinsichtlich der Tilgungszeit für die Kosten der Wasserkraftanlagen stellt sie fest - was wir bereits an anderer Stelle der Arbeit eingehend behandelt haben -, daß nämlich die Tilgungszeit nicht erst nach Beendigung des Baues des Gesamtunternehmens, sondern bereits mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der einzelnen Werke zu laufen beginnt. Darnach soll bis zur Fertigstellung des Gesamtunternehmens, die noch mehrere

Jahrzehnte in Anspruch nehmen dürfte, ein großer Teil der Baukosten der Kraftwerke, die im Verlauf der Gesamtbauzeit Zug um Zug erstellt werden, bereits getilgt sein. Infolgedessen rechnet man damit, daß die Tilgungszeit für das zum Ausbau der Wasserkräfte verwendete Kapital nicht einen Zeitraum von 25 Jahren nach Baubeendigung

in Anspruch nehmen, sondern bereits erheblich früher ablaufen würde.

Bei dem weiteren Ausbau der Schiffahrtsstraße soll, soweit der Absatz der gewonnenen Wasser- kräfte jeweils gesichert ist, in gleicher Weise wie bisher vorgegangen und die Wasserkräfte gleichzeitig mit den Schiffahrtsanlagen in Angriff genommen werden, damit die Ausnützung der Wasserkraft möglichst frühzeitig betrieben werden kann.

Der Hauptabschnitt V der Denkschrift, der dem Bau- und Finanzierungsprogramm der Großschiff- fahrtsstraße gewidmet ist, berichtet unter anderem über die Bautätigkeit in den ersten Jahren und über die Schwierigkeiten, die für die Fortführung der begonnenen Arbeiten durch die fortschrei- tende Geldentwertung in diesen Jahren entstanden waren und die zu einer bedeutenden Ein- schränkung des Bauprogramms geführt hatten.

Das im Gesamtrahmen des Unternehmens zunächst zur Ausführung gelangende Bauprogramm umfaßt nach der Denkschriftb folgende Teilstrecken: a) an der Donau:

- 1.) Donaukanalisierung von Vilshofen bis Passau (Kachletstufe, 24,1 km).
- 2. Niederwasseregulierung von Regensburg-Hafen bis Vilshofen und von Passau bis zur Reichs- grenze. Die arbeiten sollen nach Vollendung des Kachletwerkes in größerem Umfang aufge- nommen werden unter Verwertung der bei den bereits durchgeführten Versuchsregulierungen gemachten Erfahrungen (127,5 + 24 = 151,5 km).
- b) am Main:
- 3. Mainkanalisierung von Aschaffenburg bis Würzburg, umfassend 13 Staustufen, von denen die unterste Gruppe von drei Stufen bereits in Ausführung begriffen ist (161,2 km).

An dieses Bauprogramm, dessen Vollendung in den Zeitraum zwischen 1935 und 1940 fällt, soll sich als nächstes Ziel die Fortführung der Großschifffahrtsstraße von Wernfeld über Bamberg bis Nürnberg oder von Würzburg über Kitzingen, Volkach und Bamberg bis Nürnberg anschließen. Gleichzeitig soll mit der Herstellung von Einrichtungen zur Wasserbeschaffung durch Pumpwerke für den Verkehr auf der Kanalstrecke zwischen Bamberg und Nürnberg begonnen werden.

Wenn auch ein bestimmter Zeitpunkt für die Vollendung der Fortführung bis Nürnberg noch nicht in Aussicht genommen ist, soll doch nach dem zwischen Bayern und dem Reich am 13. Juni 1921 geschlossenen Main-Donau-Vertrag Nürnberg etwa zu derselben Zeit erreicht werden, in der Plo- chingen Anschluß an die Neckarkanalisierung findet. Die voraussichtliche Reihenfolge im Ausbau der weiteren Teilstrecken wird nach der Denkschrift folgende sein:

- a) Herstellung des Lechzubringers,
- b) Ausbau der Donaukanalisierung von Kelheim bis Regensburg,
- c) Ausbau der Altmühl von Beilngries bis Kelheim,
- d) Bau der Kanalstrecke zwischen Nürnberg und Beilngries.

Über die Kosten des gegenwärtig in Ausführung begriffenen Bauprogramms bringt die Denkschrift folgende Aufstellung ¹⁰³⁾:

¹⁰³⁾ = die in der Denkschrift angegebenen Kosten beruhen auf einer neuen Berechnung der RMD-AG

Der Anteil, der nach den mit den Ländern abgeschlossenen Verträgen hiervon auf das Reich ent- fällt, wird sich nach dem bekannten Schlüsselverhältnis der bisherigen Darlehensverträge erge- ben (45 : 26) und voraussichtlich in 10 jährlichen gleichen Teilbeträgen der Rhein-Main-Donau- AG zur Verfügung gestellt werden ¹⁰⁴⁾.

104) = Bei der Aufstellung des Finanzplanes für das jetzige Bauprogramm (1925) wurde zunächst angenommen, daß das Bau- darlehen von 9.017.000 RMk genügen würde, um 1934 Würzburg zu erreichen. Dementsprechend sieht auch der 7. Darle- hensvertrag vom 3. Oktober 1925 für die Jahre 1926-28 Darlehen in dieser Höhe vor, die aber nicht ausreichen dürften.

Da es nicht möglich war, vor Vorlage der Denkschrift an den Reichstag mit Bayern eine Vereinbarung für die folgenden Jahre zu treffen, hat die Denkschrift die gleichen Beträge für die folgenden Jahre angenommen. Erst in jüngster Zeit ist in einer Regierungsbesprechung der bayerischen Regierung von Reichsseite anheim gestellt worden, die Frage zu prüfen, ob Bayern be- reit ist, mehr als bisher zu zahlen. Für diesen Fall erklärte sich das Reichsverkehrsministerium bereit, bei Reichsminister der Finanzen eine entsprechende Erhöhung des Reichsanteils zu beantragen. (Verg. Schreiben von Oberregierungsrat Barche im Reichsverkehrsministerium vom 8. Juli 1928 an Dr. Held).

In einem VI. Hauptabschnitt endlich behandelt die Denkschrift an Hand der neuesten statistischen Materials die Probleme der Verkehrsbedeutung und der Wirtschaftlichkeit der Main und Donau- wasserstraße.

Zunächst schildert sie die Entwicklung des Güterverkehrs und der Frachten und kommt dabei zu einem für die Wasserstraße günstigen Ergebnis.

Weitere Unterabschnitte behandeln die günstige Wirkung der Frachtentwicklung auf das Einfluß- gebiet der Wasserstraße, sowie die Einwirkungen der neueren entwicklung auf die zu erwartende Verkehrsgröße und auf den verkehrswirtschaftlichen Nutzen und die Wirtschaftlichkeit der verlängerten Main- und Donauwasserstraße.

Auch die Rückwirkungen der Wasserstraße auf andere Landesteile sind eingehend besprochen.

Trotz ihrer optimistischen Grundeinstellung bewahrt aber die Denkschrift des Reichsverkehrsmini- steriums völlige Objektivität. Sie weist zum Beispiel darauf hin, daß sich das Verhältnis durch die Inflation in einer dem Rentabilitätsgedanken ungünstigen Weise dadurch verschoben habe, weil sich die Baukosten wesentlich erhöht haben. Zwar werfen die bereits erstellten Wasserkraftwerke (Untere Main-Mühle, Viereth und Kachlet) Erträgnisse ab, die über die durch ihr eigenes Anlagekapital bedingten Ausgaben hinausgehen, aber sie können nach Auffassung der Denkschrift heute nicht mehr den ihnen ursprünglich zuge- dachtenAnteil der Kostendeckung übernehmen; die anderen Wasserkräfte hingegen können erst nach Tilgung ihres eigenen Anlagekapitals für die Abtragung der für die Schiffahrtsanlagen aufge- wendeten Kapitalien herangezogen werden ¹⁰⁵⁾.

 $^{105)}$ = Vergl. Denkschrift S. 17 + 18

Bis zu diesem Zeitpunkt ist man bei der Deckung der Jahreskosten der Schiffahrtsanlagen ledig- lich auf die Einnahmen aus den Schiffahrtsabgaben angewiesen, die sich nach einer ungefähren Berechnung unter Zugrundelegung des bereits oben behandelten Verkehrsaufkommens von 2,5 Millionen Tonnen auf der Strecke Aschaffenburg - Nürnberg und 0,9 Millionen Tonnen auf der Do- nau unterhalb Regensburg

- 1. auf der Strecke Aschaffenburg Nürnberg mit rund 3,47 Millionen RMk

Da die Jahreskosten der Schiffahrtsanlagen - ohne Lechzubringer und ohne Verbindungskanal Nürnberg-Donau - für Betrieb und Unterhaltung auf rund 2,8 Millionen RMk belaufen, so könnte nur ein Betrag von 0,8 Millionen RMk (d.h. also 0,15 bis 0,2 Prozent des Anlagekapitals) für den Kapitaldienst zur Verfügung stehen. Auf grund der obigen Annahmen kommt daher die Denk- schrift zu der Feststellung, daß dieses ungünstige Verhältnis keine Verzinsung, sondern lediglich eine allmähliche Tilgung des Anlagekapitals ermöglicht, die erst dann rascher vor sich gehen kann, wenn nach Abtragung des Wasserkraftkapitals die Überschüsse aus den Kraftwerken zu- sammen mit den anderen Wasserstraßeneinnahmen zur Verfügung stehen.

Wenn auch heute unter diesen Umständen noch nicht bestimmt festgestellt werden kann, wann die Gesamtabschreibung der Kapitalaufwendungen möglich sein wird, so kann man doch immerhin heute schon annehmen, daß die Tilgungsfrist, die nicht zu kurz angesetzt werden darf -.wie von uns früher schon erwähnt -, innerhalb der Konzessionszeit abgelaufen sein wird.

Die durch den Zinsverzicht erkauften Vorteile liegen in volkswirtschaftlicher Hinsicht zunächst hauptsächlich auf dem Gebiet der Frachtverbilligungen. Die denkschrift ermittelt überschläglich für den rechnungsmäßigen Anfangsverkehr diese Frachtverbilligungen auf der Strecke Aschaffenburg - Nürnberg mit etwa 7,5 Millionen Reichsmark, auf der Donau mit etwa 2,0 Millionen Reichsmark.

Aus diesen Zahlen, die an sich zu dem zu machenden Aufwand in einem sehr ungünstigen Ver- hältnis stehen, kann jedoch keineswegs irgend ein Schluß auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße gezogen werden; es kommt vielmehr darauf an, wie sich die künftige Entwick- lung auf der Grundlage der für die einzelnen Güter erreichten Frachtverbilligungen gestalten wird.

Die mittlere Ersparnis für die einzelne Tonne schätzt die Denkschrift unter den derzeitigen Ver- hältnissen im Kohlenverkehr auf etwa 2,0 RMk, im Gesamtempfang Bayerns aus Nordwestdeut- schland durchschnittlich auf 3,4 RMk und im Gesamtverkehr auf der Strecke Aschaffenburg - Nürnberg auf durchschnittlich 3,0 RMk (gegenüber 2,3 Mk nach den Verhältnissen für 1913).

Demnach sind die Frachtersparnisse groß genug, um eine Erhöhung der Abgaben zu ermöglichen und darüber hinaus dem Verfrachter selbst noch Vorteile zu bieten. Die Denkschrift weist auch darauf hin, daß durch den Zinsverzicht eine wesentliche Verbesserung des nordbayerischen Industriegebietes erreicht, auf weiteren Strecken der neuen Wasserstraße günstige Bedingungen für Industrieansiedlung geschaffen und auch die Anziehungskraft des Um- schlagplatzes Regensburg im Hinblick auf die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten an der Donau bedeutend gesteigert werden könne.

Doch ist die verkehrswirtschaftliche Bedeutung des voerst bis Würzburg geplanten Teilausbaues des Mains nicht zu überschätzen. Die verlängerte Main-Wasserstraße wird erst dann zur vollen Bedeutung gelangen, wenn sie mindestens bis Nürnberg vorgetrieben ist.

Die Frage einer Schädigung der deutschen Nordseehäfen durch die Auswirkungen der Main- kanalisierung hält die Denkschrift insofern für berechtigt, als gerade in der letzten Zeit eine star- ke Entwicklung der holländisch-belgischen Rheinhäfen am Meer gegenüber den deutschen Nord- seehäfen festgestellt werden konnte; sie weist aber darauf hin, daß nach der Verkehrslage von 1925 diese Gefahr als nicht sehr groß angenommen werden muß

Dagegen hält die Denkschrift es sehr wohl für möglich, daß in Zukunft die deutschen Nordsee- häfen infolge des Ausbaues der Mainwasserstraße an der weiteren süddeutschen Verkehrsent- wicklung nicht mehr so teilnehmen können wie bisher. Inwieweit sich diese Voraussage erfüllen wird und inwieweit einmal die Möglichkeit besteht, durch eine erhöhte Ausfuhr von Fertigfabrikaten aus einem stärker industriealisierten Bayern für die deutschen Seehäfen einen Ausgleich zu schaffen, kann heute noch nicht übersehen werden.

Ein schlußabschnitt der Denkschrift behandelt endlich noch die Aussichten für die künftige Ver- kehrsentwicklung, die ebenfalls als für die Wasserstraße günstig bezeichnet werden können.

Im übrigen wollen wir jedoch hier auf all ´diese verkehrs- und volkswirtschaftlichen Ausführungen der Denkschrift nicht weiter eingehen, da wir auf die wirtschaftliche Bedeutung der Großschiff- fahrtsstraße im Schlußwort unserer Arbeit im Zusammenhang zu sprechen kommen und uns hier- bei auch auf die neuesten, in der Denkschrift angestellten verkehrs- und volkswirtschaftlichen Untersuchungen stützen. Immerhin sei aber erwähnt, daß die Denkschrift des Reichsverkehrsmi- nisteriums in allen wesentlichen volkswirtschaftlichen Punkten zu einem für die Wasserstraße durchaus optimistischen Ergebnis gelangt.

29. Der Stand der technischen Arbeiten des Unternehmens im Jahre 1928.

Am Schlusse des VI. Hauptteils unserer Arbeit wollen wir erst noch einen zusammenfassenden Rückblick über die bisherigen Bauarbeiten und den augenblicklichen Stand geben ¹⁰⁶⁾.

Vergl. dazu die persönlichen Berichte der Presseabteilung der RMD-AG an Dr. Held über den Stand der Arbeiten vom Januar und Dezember 1927 und Juli 1928; ferner "Stand der Bauarbeiten der Rhein-Main-Donau--Wasserstraße" von Oberregierungsrat Hesselberger, in Freie Donau Nr. 21 Jahrgang 1927: "Der gegenwärtige Stand der Bauarbeiten an der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße" von Regierungsbaurat Th. Reichel in der "Bayerischen Industrie- und Handelszeitung" Nr. 52, Jahrgang 1927; "Betriebsbeginn des Kachletwerkes" von Th. Henftling in "Freie Donau Nr. 23 Jahrgang 1927; "Stand der Bauarbeiten an den Mainstufen oberhalb Aschaffenburg" von Oberamtmann Friedel, Aschaffenburg in "Freie donau" Nr. Jahrgang 1928.

An der Donau beschränkten sich die Arbeiten in den letzten Jahren fast ausschließlich auf den Bau der Kachletstufe, der größten Stau-, Schleusen- und Kraftwerksanlage des Rhein-Main-Do- nau-Unternehmens, deren Ausbau vor 5 Jahren begonnen und nunmehr vollendet wurde.

Dieses Stauwerk dient in erster Linie dazu, die gefürchtete Kataraktenstrecke zwischen Vilshofen und Passau, das Kachlet, zu überstauen.

Durch diesen Stau, der die Donau bei Niederwasser etwa um 9 Meter aufgestaut hat und einen Stausee von einer riesigen Ausdehnung bis nahezu Pleinting entstehen ließ, bildete sich ein Wasserbecken mit ruhigem Wasser und ausreichender Tiefe, in welchem die Schiffe ohne Hin- dernisse un Gefahren verkehren können.

An der Staustufe selbst ist das Tal durch ein mächtiges Bauwerk aus rotem Klinkern von rund 320 Metern abgesperrt, wovon 175 m auf das Wehr und 145 m auf das Kraftwerk entfallen.

Das Krafthaus besitzt eine Höhe über Gelände von 27 m und über Saugschlauchsohle von 47 m. Im Innern des Krafthauses sind 8 Maschinen sätze (Turbinen und Generatoren) aufgestellt, deren Bauhöhe insgesamt 18 m beträgt. An das Krafthaus schließen in einer Länge von 230 m die bei- den Schiffahrtsschleusen mit je 24 m Lichtweite an. Sie gehören zu den größten Binnenschiff- fahrtsschleusen Europas und sind im Stande, gleichzeitig je einen Schleppzug, bestehend aus Schleppdampfer und vier Schleppkähnen durchzuschleusen. Von dieser Doppelkammerschleuse ist die Südschleuse seit September 1925 in Betrieb. Die Nordschleuse war seit Mitte 1926 betriebsfertig; doch war ihre Inbetriebnahme erst nach Herstellung des Vollstaues möglich.

Die Arbeiten am Wehr wurden leider durch einige Hochwasserwellen verzögert, doch waren die Hauptanlagen der Wehranlage bereits im Jahre 1926 vollendet. Das Wehr besteht aus sechs durch Zwischenpfeiler getrennten Öffnungen von je 25 m Lichtweite, die durch gewaltige eiserne Doppelschützen abgeschlossen sind. Die Konstruktion dieser Schüt- zen ist so gewählt, daß unabhängig voneinander die obere Schütze in die untere gesenkt und die untere für sich allein gehoben werden kann. Auf diese Weise ist eine besonders genaue Regulierung der Stauhöhe, ferner ein Spülen der Sohle und ein Abschwemmen des sich ansammelnden Eises oder Treibzeugs ohne großen Ver- lust von Wassermengen und ohne Beeinträchtigung der Stauhöhe möglich.

Am 20. August des Jahres konnten die mächtigen Wehrschützen gesenkt und mit dem Aufstau begonnen werden. Im September des Jahres war die Donau bereits bis auf die Kote 298,8 gehoben und die vielen Felskuppen, von den Schiffern "Kugeln" genannt, unter dem angestauten Wasser verschwunden. Damit war in der gefürchteten Kataraktenstrecke jeden Gefahr für die Schiffahrt beseitigt.

In der ersten Oktoberhälfte war bereits eine Stauhöhe erreicht, die den Betrieb der Turbinen, wenn auch vorerst noch nicht mit vollem Gefälle ermöglichte.

Am 1. Februar 1928 war die volle Stauhöhe erreicht. Mit der Vollendung des Staues hat die Schiffahrtsstrecke zwischen Regensburg und Passau eine durchgreifende Verbesserung erfahren.

Vor allem wurden die Fahrzeiten auf dieser Strecke und der Kraftaufwand für die Bergfahrt ganz beträchtlich verringert und zugleich ermöglicht, daß die Strecke nunmehr ohne Gefahr von Berg- und Talfahrern gleichzeitig mit großem Anhang befahren werden kann.

Bereits im ersten Winter ihres Betriebes hatte die Staustufe eine schwere Belastungsprobe durch eine ungewöhnlich starke Eisbildung in der Donau durchzumachen. Doch gelang es, die vor allem in der Woche vor Weihnachten auftretenden großen Eismassen ohne wesentliche Betriebs- störungen und nennenswerte Schädigung der Bauanlage zu überwinden.

Im Staugebiet selbst sind noch einige Entwässerungseinrichtungen fertigzustellen und Nacharbei- ten zu leisten, da jetzt erst nach Eintritt des Vollaufstaues sich die Änderungen im Grundwasser- stand des Tales zeigen.

Der Probebetrieb des Kachletkraftwerk begann anfangs November 1927 mit zunächst zwei Ma- schinen. Bis zum Dezember 1927 waren die Montagearbeiten für die acht Maschinensätze im Krafthaus soweit gediehen, daß im ganzen vier Turbinen in Gang gesetzt werden konnten.

Inzwischen wurden nach und nach die weiteren Maschinensätze fertiggestellt und jeweils zur sofortigen Stromlieferung herangezogen. Die sämtlichen Einrichtungen des werks haben sich im praktischen Betrieb gut bewährt. Am 24. März 1928 wurde der letzte der acht großen Maschinensätze in Anwesenheit des ersten Aufsichtsratsvorsitzenden Staatsekretär Gutbrod in Betrieb genommen.

Durch diese acht Turbinen fließt eine Wassermenge von 700 Kubikmetern je Sekunde. Das Kraft- werk nützt das bis zu 9 Meter betragende Staugefälle aus. Seine Höchsleistung beträgt 60.000 PS und die jährliche Stromerzeugungsfähigkeit 275 Millionen Kilowatt. Der größte Teil des Stromes wird mittels einer 220 Kilometer langen 100.000 Volt-Leitung des Bayernwerkes zum Großkraft- werk Franken nach Nürnberg übertragen und dient in erster Linie zur Versorgung von Nürnberg- Fürth und des Bezirkes Mittelfranken (= Stadtwerke in Nürnberg, Fürth u. Erlangen und Fränkisches Überlandwerk - FÜW- Nürnberg - Anm.).

Erhebliche Strommengen, namentlich in den Nachtstunden, werden vom Bayernwerk abgenommen.

Die bedeutung der Vollendung des Kachletwerks für die bayerische Elektrizitätsversorgung liegt vor allem darin, daß nunmehr auch Nordbayern eine leistungsfähige Wasserkraftbasis erhalten hat und eine Entlastung des sonst bei niedrigen Wasserständen der südbayerischen Alpenflüsse besonders stark in Anspruch genommenen Dampfkraftwerkes Gebersdorf der Großkraftwerk Franken AG eingetreten ist, so daß dieses Werk mehr als bisher zur Reserve für die allgemeine Landesversorgung zur Verfügung steht.

Zur Sicherung des Stromabsatzes des Kachletwerkes hatte die RMD-AG bekanntlich mit der Großkraftwerk Franken AG in Nürnberg einen Vertrag auf 40 Jahre abgeschlossen, nach dem die Wasserkraftanlagen Kachlet bei Passau und Viereth bei Bamberg (Rhein-Main-Donau-AG) so- wie das Dampfkraftwerk Gebersdorf (Großkraftwerk Franken AG =

GFA) und das gleichfalls von der Großkraftwerk Franken betriebene Wasserkraftwerk Hausen bei Forchheim zum gemeinschaftlichen Betriebe zusammengeschlossen sind ¹⁰⁷⁾.

Mit dem Ausbau der Kachletstufe ist das wesentlichste Hindernis für die Schiffahrt auf der Donau- strecke Passau - Regensburg beseitigt; mit der Inbetriebnahme des Kraftwerkes selbst aber wurde ein wichtiger Abschnitt des Rhein-Main-Donau-Unternehmens beendet und ein bedetungsvoller wirtschaftlicher Stützpunkt für dieses geschaffen. Für die Arbeiten der **Niederwasserregulierung** an der Donau **zwischen Vilshofen und Regensburg** wurde eine Anzahl Untiefenstrecken auf eine gesamte Länge von 20 Kilometern verbessert. Im Übrigen werden die Arbeiten für die Niederwasserregulierung nach Maßgabe der der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Mittel Hand in Hand mit den Arbeiten für die Herstellung der Hochwasserdämme ausgeführt.

Am Main sind ebenfalls in den letzten Jahren im Vorbetrieb der Wasserstraße ansehnliche Erfol- ge zu verzeichnen. Die wasserkraftanlage Untere Mainmühle bei Würzburg ist bereits seit fünf Jahren fertiggestellt; ihre Leistung wird durch zwe mit Gleichstrom-Dynamomaschienen verbun- dene Turbinen ausgenutzt. Die Jahreserzeugung von etwa 2,5 Millionen Kilowattstunden dient hauptsächlich dazu, die Stadt Würzburg mit Strom zu versorgen. Die Betriebseinrichtungen ha- ben sich gut bewährt und das Betriebsergebnis ist zufriedenstellend.

Die stauanlage und das Kraftwerk Viereth bei Bamberg, die erste Schiffahrtsstaustufe, welche die Gesellschaft am Main errichtet hat, sind seit 1925 vollendet und auch im Betrieb. Sie ist mit einer Wasserkraftanlage von drei Turbinen zu je 2.000 PS Höchsleistung verbunden, die jährlich durch- schnittlich 18 Millionen Kilowattstunden erzeugen kann. Der stromabsatz ist ebenfalls durch Ver- träge gesichert: der gewonnene Strom wird über das Leitungsnetz des Bayernwerkes nach Nürn- berg und Würzburg transportiert und durch die Betriebsgemeinschaft Kachlet-Franken verwertet, da das Bayernwerk auch nach der Inbetriebsetzung des Kachletwerkes auf die Stromabnahme aus Viereth verzichtet hat.

Die Leistung des Werkes wurde ständig voll ausgenützt. Infolge der günstigen Wasserführung des Mains wurden im Jahre 1927 sogar rund 20 Millionen Kilowattstunden erzeugt. Die Einrichtungen des Werkes haben bisher anstandslos gearbeitet und das Betriebsergebnis des Kraftwerks war zufriedenstellend.

Auch der Schiffahrts- und Floßbetrieb bei Viereth ging in den letzten Jahren ohne Störung vor sich. Nur im Staubereich treten noch kleine vereinzelte Stauschäden auf, zu deren Behebung kleinere Entwässerungsarbeiten aber langwierige Verhandlungen mit den Beteiligten notwendig sind. Auch diese Anlage hatte in der Weihnachtswoche 1927 unter schwerem Eisgang zu leiden, den das Werk aber ohne erhebliche Schäden überstand.

Einen großen Fortschritt für das Gesamtunternehmen bedeutet ferner die bereits vor Jahresfrist in Angriff genommene Kanalisierung des unteren Mains von Aschaffenburg aufwärts in Richtung Würzburg. Von den in dieser etwa 165 km langen Strecke auszuführenden 13 Staustufen wurden die beiden untersten Stufen Obernau und Kleinwallstadt, die unmittelbar oberhalb Aschaffenburg liegen, bereits vor Jahresfrist in Angriff genommen. Im jahre 1927 wurde der tiefbauliche Teil für je eine der drei Wehröffnungen, sowie auch für den größeren Teil der Kammerschleusen vollen- det und mit den Eisenarbeiten für die erste Wehröffnung an beiden Stufen begonnen. Die Staustufe Obernau geht bereits ihrer Vollendung entgegen. Die 300 m lange Schleppzug- schleuse ist vollständig fertiggestellt und wurde am 2. November 1928 dem Verkehr übergeben. Sie soll zunächst die Talfahrt der Schiffe aufnehmen, während für die Floßfahrt, die mittlere Berg- fahrt der Schiffe (Kettenschleppschiffahrt) die linksseitige Wehröffnung zur Verfügung steht.

Bei der Staustufe Kleinwallstadtist die Kammerschleuse und von den drei Wehröffnungen die rechtsseitige Öffnung fertiggestellt. Es ist damit zu rechnen, daß die Bauarbeiten auch bei Klein- wallstadt im Jahre 1929 beendet werden. Auch beim Bau dieser beiden Stufen

¹⁰⁷⁾ = Vergl. Prospekt der RMD-AG vom Mai 1926

verursachten die im Jahre 1927 wiederholt auftretenden Hochwässer, welche die Baugruben unter Wasser setzten, große Verzögerungen. Die stauhöhe jeder Stufe beträgt 4,4 Meter. Die Wehre erhalten drei Öff- nungen von je 35 Meter Weite, die Kammerschleusen eine Länge von 300 Meter und eine Breite von 12 Metern, so daß ein Dampfer mit drei Frachtschuten (= Schleppkähne - Anm.) Von je 1.200 Ton- nen als Anhang auf einmal von einer Haltung in die andere geschleust werden kann. Jede Stufe beansprucht eine Bauzeit von zwe Jahren. Danach würde also Würzburg bei der Ein- haltung des derzeitigen Bautempos erst im Jahre 1935 erreicht werden. Eine Beschleunigung des Bautempos wäre daher sehr wünschenswert.

Die Bauarbeiten für die dritte Stufe bei Klingenberg sind im Oktober 1927 vergeben worden.

Bei dieser Stufe haben die Bauarbeiten für die Kammerschleuse im Herbste 1927 begonnen und sind seither auch kräftig vorwärts geschritten und werden wohl noch das volle Baujahr in Anspruch nehmen.

Endlich ist noch hinsichtlich der Entwurfsbearbeitung zu bemerken, daß nunmehr für die Verbin- dungsstrecke zwischen Bamberg und Kehlheim, das sogenannte Mittelstück, ein endgültiges Pro- jekt für die Gestaltung des Großschifffahrtsweges vorliegt. Für die Strecke Würzburg (bzw. Wernfeld) - Bamberg und für das Maindreieck sind die Entwurfs- bearbeitungen zurzeit noch im Gange. Die Durchführung dieser umfangreichen Arbeiten obliegt hauptsächlich den Neubauämtern Würzburg und Bamberg. Von drei weiteren Mainstufen oberhalb von Kleinwallstadt wurden die

Feststellungsentwürfe be- reits ausgearbeitet und dem Reichsverkehrsministerium in Vorlage gebracht.

Das Fortschreiten der Arbeiten, über das wir im vorstehenden berichtet haben, berechtigt zu der Hoffnung, daß die Bauarbeiten auch weiterhin planmäßig fortgesetzt werden. Wenn auch, wie wir dargelegt haben, das ursprüngliche Bauprogramm der Rhein-Main-Donau-AG wesentlich einge- schränkt werden mußte, wenn an Stelle des früheren Projekts, das die gleichzeitige Inangriffnah- me des Kachletwerkes an der Donau und der 13 Staustufen mit ihren Wasserkräften am Main vorsah, zunächst nur die Kachletstufe und die Donauregulierung, die Mainstufe Viereth bei Bamberg und das Kraftwerk Mainmühle bei Würzburg ausgeführt und erst jetzt zur Inangriffnah- me von drei weiteren Stau- und Kraftstufen am Main geschritten werden konnte, so war dies nicht auf mangelnde Leistungsfähigkeit des technischen Apparates, sondern auf die widrigen Verhält- nisse der Nachkriegszeit (= heute: Zwischenkriegszeit -Anm.), nicht zuletzt auf die finanziellen Schwierig- keiten Deutschlands zurückzuführen, Eine beschleunigung des Bautempos ist im Interesse der bayerischen, deutschen und mitteleuropäischen Wirtschaft dringend geboten. Bei einer Fortset- zung der Bauten in einem Umfange, wie ihn die bisher laufend zur Verfügung gestellten Geldmit- tel gestatten, würde das große Ziel der Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsverbindung erst in viel zu ferner Zukunft erreicht werden können. Gerade weil nach langen schweren Kampfjahren die Rich- tigkeit der wirtschaftlichen Grundlagen, auf denen das Unternehmen seinerzeit aufgebaut wurde, erneut bewiesen und weil damit eine Festlegung der finanziellen Basis erreicht ist, müssen alle Kräfte angespannt werden, um nun eine Beschleunigung des Weiterbaues durchzusetzen.

Als eines der wertvollsten Hilfsmittel können sich dabei aufs neue die großen Wasserkräfte er- weisen, die im weiteren Verlauf der Kraftwasserstraße noch gewinnbar sind. Die Zeiten der pes- simistischen Beurteilung des Wertes von Wasserkräfte scheinen überwunden zu sein. Mehr und mehr setzt sich auch in Deutschland die Erkenntnis des unübertreffbaren Dauerwertes dieser Kraftgewinnung durch. Beispielsweise stellt sich das größte Dampfkraft-Elektrizitätsversorgungs- Unternehmen, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk -RWE-, immer mehr auf Wasserkraft- basis um, und muß, wenn ihm deutsche Wasserkräfte versagt bleiben, sich außerdeutsche Kräfte sichern. Nach dem aber beim Ausbau des Schiffahrtskanals zwischen Donau und Main ein reicher Schatz von Wasserkräften erschlossen wird, kann und wird bei gutem Willen aller beteiligten Faktoren die Grundlage für einen neuen Aufschwung des Rhein-Main-Donau-Unternehmens geschaffen werden.

Damit würde die Lösung der Hauptaufgabe, das ist nun einmal die Schiffahrtsverbindung zwischen Main und Donau, in greifbare Nähe gerückt werden.

§ 12. Schlußwort

An der Tatsache der für die nächsten Jahrzehnte bevorstehenden Erstellung der Großschifffahrtsstraße können unseres Erachtens auch die verschiedenen Polemiken nichts ändern, die gerade in der jüngsten Zeit gegen das Unternehmen auftauchten und die weiteste Wirtschaftskreise, die an der Erstellung oder Nichterstellung der durchgehenden Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau irgendwo interessiert sind, auf das lebhafteste beschäftigen.

Wir wollen daher am Ende unserer Arbeit noch kurz die Zurückweisung dieser verschiedenen Angriffe behandeln, um dann mit einem Hinweis auf die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des großen Unternehmens zu schließen.

1. Die in neuester Zeit erhobenen Bedenken gegen das Rhein-Main-Donau-Projekt.

Zwei Punkte sind es vor allem, auf die sich die Angriffe gegen die Großschifffahrtsstraße bzw. gegen den projektierten Ausbau als Wasserkraftstraße stützen.

a) Die Kotroverse Eisenbahn - Wasserstraße

Der erste Punkt bezieht sich auf die Rivalität zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Maßgebende Eisenbahnfachmänner sprechen sich nämlich **gegen** den planmäßigen Weiteraus- bau des deutschen Wasserstraßennetz mit folgenden Hauptargumenten aus ¹⁾

1) = Vergl. hierzu: Arbeitsgemeinschaft des deutschen Hoch- und Tiefbaugewerbes: "Kanalbauprogramm der deutschen Regierung - Eingabe 1927"; Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Duisburg usw.: "Entgegnung auf die Stellungsnahme der Deutschen Reichsbahngesellschaft vom November 1926":

Arnecke: "Reichseisenbahnen und Reichswasserstraßen" in Zeitschrift für Binnenschifffahrt Nr. 5 von 1927; Beckert: "Reichsbahn, Reichsbahngesetz und Binnenschifffahrt" Schriftenreihe des Zentralvereins für Binnenschifffahrt Heft 12, 1927; Bahr: "Sind Reichsbahn und Kanal Gegner?" genannte Schriftenreihe des Z.-V. Heft 10, 1927; Franzius: "Wasserstraßen oder Eisenbahnen ?" Schriftenreihe des Z.-V. Heft 10, 1927; Giese: "Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung" 1927 des Z.-V.; Leopold: "Zur Wasserstraßenfrage" Heft 9, 1927 des Z.-V.; Zeitschrift "Deutsche Wasserwirtschaft" Heft 3, 1927; Leichtweis: "Eisenbahn und Wasserstraßen" Z.-V. Heft 6, 1927; Mattern: "Wasserstraßen- oder Eisenbahnförderung" Schriftenreihe des Z.-V. Heft 5, 1927; Muthesius: "Das Schicksal des Rhein-Main-Donau-Projekts unrentable Wasserstraßen" Magazin der Wirtschaft Nr. 35, 1926 u. Nr. 29, 1927; Reichsbahngesellschaft: "Reichsbahn und Wasserstraßen" zwei Denkschriften Januar u. Mai 1927; Reichsverkehrsministerium Februar 1927: Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik"; Schmitz: Reichsverkehrspolitik und Wasserstraßen" Z.-V. Heft 13, 1927; Schreiber: "Eisenbahn und Wasserstraße" Z.-V. Heft 4, 1926; Wiig: Zeitschrift für Deutsche Binnenschifffahrt, Heft 3, 1927: "Eisenbahn- oder Wasserstraßenbeförderung" ; Heft 5, 1927 des Z.-V.: "Eisenbahn- oder Wasserstraßenbeförderung" Schriftenreihe des Z.-V. Heft 5, Jahrgang 1927. Nähere Angaben siehe Literaturverzeichnis vorliegender Arbeit.

1. Wegen unzureichenden Verkehrs seien die Wasserstraßen zur finanziellen Ertragslosigkeit verurteilt. Der Verkehr auf den Wasserstraßen sei nicht wesentlich billiger als der Verkehr mit der Bahn. Bereits die gegenwärtigen Bahnen mit ihren für den Massengüterverkehr nicht besonders eingerichteten Anlagen arbeiteten in den Selbstkosten im Mittel nur halb so teuer wie die Kanäle und es seien auch die Herstellungskosten für eine Eisenbahn ungleich billiger als die Herstel- lungskosten für einen der gleichen Beförderungsmenge entsprechenden Kanal. Der Kapitaldienst bei der Eisenbahn sei höchstens ein Viertel bis ein Sechstel von dem auf einer Wasserstraße, ganz abgesehen davon, daß der Schienenweg ganz andere Rücksichten auf den Standort der Verfrachter nehmen könne als der Wasserweg, der viel enger an die Geländever- hältnisse gebunden sei ²⁾.

- 2. Eine zweigleisige Eisenbahnstrecke leiste in der jährlichen Güterbeförderung ein Vielfaches von dem, was eine Wasserstraße leisten könne ³⁾.
- ^{3.)} = Vergl. Dr. Ing. E. Giese, *"Eisenbahn- oder Wasserstraßenförderung zur Frage der deutschen Kanalpolitik"* Nr. 1+5-1927
- 3. Sowohl in der Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit der Beförderung, wie auch in der Verästelungsfähigkeit sei die Eisenbahn der Wasserstraße überlegen ⁴⁾.
- ⁴⁾ = Vergl. Dr. Ing. Giese a.a.O.
- 4. Es sei unangebracht den Kanalbau aus öffentlichen Mitteln zu unterstützen, weil dadurch am Kanalbau nicht beteiligte Gebiete zur Bestreitung der Baukosten, der Verzinsung und Tilgung des Baukapitals, sowie des Unterhalts und Verwaltungsbedarfs herangezogen würden ⁵⁾.
- 5) 5a) = Staatssekretär Vogt a.a.O.
- 5. Es sei untragbar, wenn durch Förderung der Wasserstraßenprojekte, die der Bahn immerhin eine gewisse Konkurrenz machen würden, der Reichsbahngesellschaft der Dienst für die Repa- rationsleistungen Deutschlands an das Ausland erschwert werden würde $^{5a)}$.
- 6. Es sei falsch, wenn die Kanäle mit dem zunehmenden Transport von sogenannten Massengütern, vor allem von Kohle rechnen, da durch verschiedene neue Methoden, z.B. durch Verflüssigung der Kohle oder durch Umwandlung der Kohle in Energie und Fernübertragung dieser Energie der Massengütertransport sehr leicht zurückgehen könne 6).

Auch müsse man im Hinblick auf diese jüngste Entwicklung in der Energieversorgung und Ener- gieverteilung bedenken, daß doch keinesfalls die bereits bestehenden Verkehrsmittel nebenein- ander voll ausgenützt werden könnten.

Diese Argumente beruhen zum größten Teil auf falschen Voraussetzungen; es geht nicht an, sie allgemein auf das gesamte Wasserstraßenproblem anzuwenden, vielmehr müssen wir hier eine Unterscheidung zwischen den einzelnen Kanälen treffen. Richtig sind die Argumente zum Teil, wenn wir es mit Kanälen zu tun haben, die mit parallel ver- laufenden Eisenbahnlinien im Wettbewerb stehen. Hier mag häufig stimmen, daß Kanal und Eisenbahn sich gegenseitig schärfste Konkurrenz machen und daß daher der Kanal nur geringe Erträgnisse einbringt. Ohne weiteres sind aber die obigen

²⁾ = Vergl. die Äußerungen des Direktors der Reichsbahngesellschaft, Staatssekretär Vogt, in seinem Bericht am 11. Februar 1926 über die Finanzlage der Reichsbahn vor dem Verkehrsausschusse des Deutschen Handels-u. Industrietages; vergl. Ferner "Wasserstraßen und Eisenbahn" Berliner Börsenzeitungsdruckerei.

⁶⁾ = Vergl. Dr. Giese a.a.O. Denkschrift der Berliner Börsenzeitung.

Argumente falsch, wenn es sich um Kanäle handelt, die nicht durchwegs zu Eisenbahnlinien parallel laufen, und erst recht, wenn es sich um Kanäle handelt, die ein augenscheinliches Verkehrsbedürfnis erfordert.

Obwohl die Rhein-Main-Donau-Wasserstraße streckenweise mit einer reinen Kanalstrecke kon- kurriert, können sie die genannten Argumente schon deshalb nicht treffen, weil es sich bei ihr um eine große internationale Durchgangswasserstraße handelt, die einem dringenden Verkehrsbe- dürfnis Rechnung trägt, das seit den ältesten Zeiten und auch noch in den Tagen des aufstreben- den Eisenbahnbaues stets augenscheinlich vorhanden war.

Im Einzelnen bemerken wir zur Widerlegung der obigen Argumente folgendes: 1. Falsch ist die Annahme einer finanziellen Ertragslosigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschiff- fahrtsstraße, weil der auf ihr zu erwartende Verkehr mit Recht als ziemlich groß angenommen werden darf.

Ist die Großschifffahrtsstraße erst einmal ausgebaut, so wird sich der Verkehr auf ihr im allerun- günstigsten Falle zum mindestens doch in dem Ausmaße abspielen, wie dies zur Zeit schon auf der Donaustrecke Regensburg - Passau der Fall ist. Dieser Verkehr ist heute schon ziemlich groß, wird aber noch steigen, wie denn überhaupt der Schiffahrts- und Floßverkehr auf dem Main und auf der Donau eine steigende Tendenz aufweist. Diese steigende Tendenz erhellt klar aus folgender Gegenüberstellung des auf der bayerischen Donau und dem bayerischen Main in den Jahren 1913, 1920 - 1925 stattgefundenen Verkehrs ⁷⁾.

Es betrug der Schiffahrts- und Floßverkehr:

auf dem bay.Main -Tonnen-	auf der bay. Donau -
830.000	320.000
439.000	222.000
441.000	270.000
926.000	445.000
514.000	493.000
1.017.000	382.000
1.366.000	438.000
	830.000 439.000 441.000 926.000 514.000 1.017.000

Von diesen Jahren sind als nicht normal zu betrachten: 1921 wegen der ungünstigen Witterungsverhältnisse, 1920 mit 1923 wegen der damals herrschenden Inflation, der Besetzung des Ruhrgebietes durch Franzosen und Belgier und des passiven Widerstandes der dortigen Bevölkerung.

Die Ende 1921 erfolgte Eröffnung der Mainkanalisierung mit dem Umschlaghafen Aschaffenburg als Endpunkt brachte, wie aus der Tabelle ersichtlich ist, eine große Verkehrssteigerung mit sich.

Erst das Jahr 1924 kann als das erste ruhige Entwicklungsjahr auf dem Main betrachtet werden.

Was insbesondere den Verkehr auf der bayerischen Donau, der sich hauptsächlich auf der Strecke Regensburg - Passau abspielt, anlangt, so ist noch zu beachten, daß hier der Schiffahrtsweg in Konkurrenz mit einem direkt seinen Ufern entlanglaufenden Schienenweg steht. Und doch wird der Schiffsverkehr auf der Linie Regensburg - Passau keineswegs von der gleichlaufenden Eisen- bahnlinie beeinträchtigt, die doch als "Parallelbahn" dem Donauverkehr immerhin Abbruch tun könnte.

Um wieviel günstiger liegen die Verhältnisse für eine Kanalstrecke, die mit keiner Parallelbahn zu konkurrieren hat. Bei einem Vergleiche zwischen der Donaustrecke Regensburg - Passau und der reinen Kanalstrecke der Großschifffahrtsstraße müssen wir allerdings bedenken, daß sich der Ver- kehr auf dem Kanale für die Schiffahrt kostspieliger gestalten wird, als der Verkehr auf der Donau, da die Erbauung und Unterhaltung des Kanales die Aufstellung eines Gebührentarif für die Durchfahrt erheischt.

Es ist aber eine besondere Eigenart der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, daß die neben den Schiffahrtsanlagen entstehenden Wasserkraftwerke mit zur Tilgung der Kosten auch der ersteren bis zu einem gewissen Grade beitragen, so daß es auf diese Weise ermöglicht wird, die Tarifsät- ze der Schiffahrtsgebühren auf einer so niedrigen Höhe zu halten, daß die Wasserstraße, was den Massengüterverkehr anlangt, gegenüber der Eisenbahn im Vorsprung bleibt.

⁷⁾ = Unveröffentlichte Denkschrift der RMD-AG über "Die Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau" von 1926, S34.

Denn auch die Reichsbahn ist bei der Aufstellung billiger Massengütertarife an gewisse Grenzen gebunden, die nicht zuletzt mit den Selbstkosten der Bahn in enger Beziehung stehen.

Die von Gegnern der Kanalprojekte aufgestellte Behauptung, daß die gegenwärtige Eisenbahn in ihren Selbstkosten billiger arbeiten würde als die Kanäle, ist falsch. Eine genaue, von Regierungsrat Leupold - Berlin aufgestellte Kalkulation für den Güterverkehr des Jahres 1925 hat ergeben, daß die mittleren Betriebsselbstkosten des Eisenbahn-Güterverkehrs aller Güterarten 3,9 Pfennig für den Tonnen-Kilometer betragen, während sie sich hinsichtlich der Binnenwasserstraßen auf nur 1,9 Pfennig pro Tonnen-Kilometer stellen 8).

8) = Vergl. "Zur Wasserstraßenfrage" von Regierungsrat Leupold in "Deutsche Wasserwirtschaft" Heft 3, März

Zu einem ähnlichen, für die Wasserstraßen außerordentlich günstigen Ergebnis, das durch die Gegenpublikationen der Reichsbahn nicht entkräftet werden konnte, kommt auch das Reichsver- kehrsministerium.

Das Reichsverkehrsministerium hatte Anfang des Jahres 1927 zur Frage der Reichswasserstras- senpolitik eine umfassende Denkschrift ausgearbeitet, in der die beiden Verkehrssysteme Eisen- bahn und Wasserstraße zu einander in Vergleich gesetzt wurden 9).

Der Vergleich macht vor allem deshalb Anspruch auf völlige Objektivität, weil das Reichsver- kehrsministerium einen Fehler vermied, der in dem Streit Wasserstraße -Eisenbahn nur zu häu- fig begangen wurde. Meist wurden nämlich besonders schwierig zu bauende Kanalstrecken aus- schließlich gut rentierlichen, im Flachland verlaufenden Eisenbahndurchgangsstrecken gegenü- bergestellt. Dabei mußte natürlich der Vergleich zu ungunsten der Wasserstraßen ausfallen, da die billig auszubauenden reinen Fluß-Strecken bei den Wasserstraßen einerseits und die teuren, unrentablen Gebirgs- und Lokal-Zubringerstrecken andererseits unberücksichtigt blieben.

9) = Vergl. "Zur Frage der Reichswasserstraßenpolitik", Denkschrift, herausgegeben vom Reichsverkehrrsministerium im Februar 1927 -Reichsdruckerei-

Der Vergleich des Reichsverkehrsministeriums hat nun in objektiver Weise das gegenwärtige An- teilsverhältnis von billigen und teueren Strecken beider Systeme an der gesamten Betriebslänge zur Voraussetzung und kommt daher zu einem wesentlich anderen Ergebnis, als wenn man von einer isolierten Betrachtung der teueren, reinen Kanalstrecke unter Außerachtlassung der billigen kanalisierten Flußstrecke der Wasserstraße ausgeht. Auf Grund eingehender Berechnungen stellt das Reichsverkehrsministerium folgende Tabelle auf ¹⁰⁾:

> Kapitalwert in Kapitaldienst in **Jahresleistung** Milliarden RMk Milliarden RMk in Milliarden To-

Selbstkosten	für Zusa	ammen Kapi	taldienst	Gesamtselbstkosten
der Ver-				
Fahrweg Ti	ansport			kehrsleistung in Pf.
jeTo-Km				
in Pfennigen	je To-Km			
Eisenbahnsys	tem			
0,90	3,32	4,22	0,72	4,94
Binnenwasse	rstraßen			
0,15	0.90	1,05	0,30	1,35

1,5

Aus dieser Tabelle erhellt mit absoluter Klarheit, daß die Wasserstraße bei einem wesentlich ge- ringeren Wert des Anlagekapitals eine prozentual wesentlich höhere Jahresleistung biten und daß die Selbstkosten des Wasserstraßenverkehrs im Durchschnitt kaum ein Drittel der Selbst- kosen des Eisenbahnverkehrs erreichen. Aus dem Gesagten geht hervor, daß die Gesamtkosten des Eisenbahnverkehrs sich immer höher stellen werden als die Gesamtkosten des Verkehrs durch den Kanal und daß dadurch die Ver- kehrsinteressenten, bei denen es nicht so sehr auf Schnelligkeit als auf gute Lagerung und bil- ligere Fracht ankommt, sich bestimmen lassen werden, den billigeren Weg durch den Kanal zu wählen. Die rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße ist demnach als verkehrsreicher Wasserweg keineswegs ohne finanzielle Erträgnisse; vielmehr fließen diese Erträgnisse einerseits aus den Schiffahrtsabgaben, andererseits aus den Kraftwerkseinnahmen.

Auch die Auffassung, daß die Herstellung von Eisenbahnen billiger ist als die Herstellung von Ka- nälen, geht fehl. Dies ist insbesondere aus der in der Tabelle des Reichsverkehrsministeriums gegebenen Gegenüberstellung des Anlagekapitalwertes zu ersehen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß bei Berechnung der Kanalgegner nur immer die reinen Kanalstrecken zum Vergleich herangezogen werden, während sie die langen Flußstrecken außer acht ließen.

Gerade die Flußstrecken müssen aber auch zum Vergleich herangezogen werden, da sie bei weitem nicht so große Anlagekosten wie die reinen Kanalstrecken verursachen.

Bei einem Vergleich mit den natürlichen Wasserstraßen (Flußläufen) spielt im übrigen der Umstand eine große Rolle, daß diese in erster Linie Zwecken der allgemeinen Wasserwirtschaft dienen und die Ausgaben für ihre Unterhaltung schon mit Rücksicht auf die Landeskultur und den Hochwasserschutz notwendig sind, also nicht der Schiffahrt allein zur Last fallen.

Überdieß könnte die Auffassung, daß Kanäle teuerer herzustellen seien, bei der Beurteilung der Frage nach der Wirtschaftlichkeit des Rhein-Main-Donau-Kanals schon deshalb keine Rolle spielen, da die Baukosten zum großen Teil bekanntlich aus den Überschüssen der Kraftwerke getilgt werden sollen.

Der einwand, der Standort der Verfrachter könne von der Eisenbahn besser berücksichtigt werden, mag für kleinere Kanäle von ausgesprochenem lokalen Interesse berechtigt sein; bei der Beurteilung der großen Durchgangswasserstraße Rhein-Main-Donau kann er keine Bedeutung haben.

¹⁰⁾ = Verg. Denkschrft des RVM "Zur Reichwasserstraßenpolitik" 1927, S. 7

2. Falsch ist auch die Annahme, eine Eisenbahnstrecke leiste in der jährlichen Güterbeförderung ein Vielfaches von dem, was eine Wasserstraße leisten könne. Bei dem Vergleich der Leistungsfähigkeit von Bahn und Wasserstraße wird vielfach der bereits oben gerügte Fehler gemacht, inkompatible Größen (= nicht vergleichbare Werte - Anm.) miteinander zu vergleichen. Es geht natürlich nicht an, bei Betrachtung der Leistungsfähigkeit von Wasserstrassen von der Leistungsfähigkeit einzelner Teilstrecken, insbesondere von der Leistung der Kanäle allein auszugehen. Man muß vielmehr auch die Leistung und Leistungsfähigkeit der kanalisierten Flußstrecken, sowie der freien Flüsse und Ströme zum Vergleich heranziehen; dann kommt man zu einem wesentlich anderen, für die Wasserstraßen günstigeren Ergebnis. Ein anderes Vorgehen wäre ungefähr so, wie wenn man die Leistung kleiner Lokalbahnen mit der Schiffahrt auf einem großen Strom, z.B. der Elbe oder Weser vergleichen würde.

Interessant ist in diesem Zusammenhang vielleicht auch die Gegenüberstellung der tonnenkilometrischen Leistung von Wasserstraßen und dem Eisenbahnsystem, die in der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums von 1927 "Zur Reichswasserstraßenpolitik" enthalten ist 11)

Nach dieser Gegenüberstellung betrug die Leistung der Wasserstraße im Jahre 1924 16,6 und im Jahre 1925 18,9 Milliarde Tonnenkilometer, während die Leistung der Eisenbahn sich auf 47,4 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1924 und 59,6 Milliarden Tonnenkilometer im Jahre 1925 belief.

Die Wasserstraßen bewältigten also in diesen Jahren rund ein Viertel des ganzen deutschen Güterverkehrs; wenn sie ebenso gut ausgebaut wären als die Eisenbahnen, würden sie sogar einen verhältnismäßig größeren Güterverkehr übernehmen können, als dies heute die Bahnen tun. Dies ergibt sich aus folgender Erwägung ¹²⁾.

11) + 12) = Vergl Denkschrift des RVM a.a.O, S. 10 u. Auch Leopold a.a.O

"Die durchschnittliche Inanspruchnahme des Wasserstraßennetzes ergibt sich aus dem soge- nannten Umlauf, d.h. aus dem Verhältnis der geleisteten Tonnenkilometer zur Länge des Was- serstraßennetznetzes vopn rund 9.600 km Binnenwasserstraßenim Deutschen Reich.

Dieser Umlauf (kilometrischer Verkehr) erreichte im Jahre 1925 eine Größe von 18.900.000.000 geteilt durch 9.600 rund 1.950.000 Tonnen.

Dagegen hatte die Reichsbahn bei einer Betriebslänge (Vollspurbahn für Güterverkehr) von rund 52.000 Kilometer einen Umlauf aufzuweisen von 59.600.000.000 geteilt durch 52.000 rund 1.150.000 Tonnen.

Die durchschnittliche Inanspruchnahme des Bahnnetzes blieb abgesehen vom Personenverkehr, somit hinter der Belastung der Wasserstraßen erheblich zurück".

3. Widersinnig - wegen des unzutreffenden Vergleichsmaßstabes - ist hinsichtlich der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße auch die Behauptung, die Eisenbahn sei der Wasserstraße an Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit der Beförderung, sowie durch die Verästelungsfähigkeit des Netzes überlegen. Der großartige Ausbau der Rhein-Main-Donau-Wasserstraße bietet die Gewähr, daß auch in den genannten Punkten die wirklichen Verkehrsinteressenten zufrieden gestellt werden. An Schnelligkeit kann natürlich der Kanalverkehr nicht mit der Eisenbahn konkurrieren. Allein die Verwertung dieser Binsenwahrheit gegen die Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße beruht ebenfalls wieder auf einem unzulässigen Vergleich. Wenn auch die Schnelligkeit des Schiffsverkehrs durch technische Neuerungen noch bedeutend gesteigert werden kann (Einführung von Schnellmotorschiffen), so können doch an einen Kanal nicht Anforderungen gestellt werden, denen er nach der Natur der Sache nicht genügen kann, und es kann der Verkehr auf Eilgüterzügen nicht den Schleppverkehr auf den Kanälen gegenübergestellt werden.

Kommt es doch bei den Gütern, die auf dem Wasserweg befördert werden, nicht so sehr auf die Schnelligkeit als vielmehr auf eine große Verbilligung der Frachten an.

Hinsichtlich des Einwands, daß ein Eisenbahnnetz verästelungsfähiger ist, sei endlich noch bemerkt, daß es hierauf bei der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße wie überhaupt bei jeder größeren Wasserstraße gar nicht ankommen kann, da die großen Wasserstraßen in erster Linie dem Durchgangsverkehr auf größere Entfernungen zu dienen bestimmt sind. Um die Güter aus den einzelnen, von der Wasserstraße abseitsgelegenen Gegenden an die Schiffahrtsstraße heranzubringen, dafür ist gerade die Eisenbahn vorhanden, die hier wertvolle Zubringerdienste leis- tet. An eine so weitgehende Verästelung des Wasserstraßennetzes, daß alle wichtigen Bezirke des Reiches direkt von Kanälen erfaßt werden, hat noch niemand gedacht. Dieser Plan blieb den Gegnern der Kanäle vorbehalten.

Die Angriffe gegen die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Beförderung auf der Schiffahrtsstraße können nicht mit dem Argument vertreten werden, daß man sich auf die Behinderung der Schifffahrt auf der Wasserstraße durch Eis, niederen Wasserstand und Hochwasser beruft.

Jedenfalls kann ein so groß angelegtes Unternehmen, wie es die Rhein-Main-Donau-Großschiff- fahrtsstraße ist, nicht mit solchen Argumenten bekämpft werden. Abgesehen davon, daß auch für den Eisenbahnbetrieb in den Wintermonaten Eis, Schnee und Nebel zeitweise eine starke Behin- derung und Verminderung der Leistungsfähigkeit bedingen, so ist hinsichtlich der Beeinträchti- gung der Schiffahrt durch Eis und Nebel zu bemerken: Schiffahrtsunterbrechungen durch Eis sind, seitdem eine wirksame Bekämpfung desselben durch Eisbrecher und dergleichen immer größere Fortschritte macht und seitdem der Nachrichtendienst so gut ausgebildet ist, bei weitem nicht mehr so häufig, wie früher.

Eine monatelange Sperre, wie sie früher z.B. an der Donau im Winter, zum Teil infolge einer etwas bequemen Einstellung der Schifffahrtstreibenden, eingeführt war, ist heute verschwunden, sie beschränkt sich heute auf die Ausnahmezeit, wo sich Eisstöße und anschließend starker Eisgang bildet. Übrigens kann auch in eisfreien Wintern ein starker Rückgang des Wasserverkehrs verzeichnet werden, was beweist, daß die Verfrachter von vorneherein mit solchen Störungen rechnen und sich auch rechtzeitig darauf einrichten können ¹³⁾

Störungen durch Niedrigwasser kommen bei der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße überhaupt nicht in Frage, da infolge der Kanalisierung (Kachlet) und der entsprechenden Wasserzuführung zur Scheitelhaltung zwischen Main und Donau für einen Ausgleich des Wasserstandes entsprechend Vorsorge getroffen ist.

Die Flußstrecke, welche nicht kanalisiert wird, nämlich die Donau ober- und unterhalb des Kachlets, wird nach einem am Rhein und anderen Flüssen bereits erprobten Buhnensystem in der Weise reguliert, daß auch bei niedrigster Wasserführung immer eine ausreichende Tiefe vorhanden ist.

Endlich ist noch hinsichtlich der Behinderung der Schiffahrt durch Hochwasser zu bemerken, daß diese, wenn es überhaupt zur Einstellung der Schiffahrt kommt, wegen ihrer meist nur geringen Dauer keine nennenswerte Rolle spielen ^{14.)}.

13) + 14) = Vergl. Denkschrift des RVM. "Zur Reichswasserstraßenpolitik" S. 11

- 4. Falsch ist auch der Standpunkt, der Kanalbau solle nicht durch öffentliche Mittel unterstützt werden. Der große Volkswirtschaftliche Nutzen, der in der Herbeiführung billiger Verfrachtungsmöglichkeit und in der Lieferung der im eigenen Lande gewonnen "weißen Kohle" (= elektrische Energie -Anm.) liegt, kommt auch den Gebieten zunutze, die weit ab von der Großschifffahrtsstraße liegen. Der allgemeine Aufschwung von Handel und Industrie, wie er an der kanalisierten Mainstrecke von Hanau bis Aschaffenburg zu beobachten ist, beweist die Richtigkeit unserer Behauptung, daß die Volkswirtschaft des ganzen Landes aus der Großschifffahrtsstraße Vorteile ziehe, und rechtfertigt die Forderung nach der Unterstützung der Kanalbauten durch öffentliche Mittel.
- 5. Es ist ebenso falsch, wenn aus der Erwägung heraus, daß durch die Konkurrenz der Wasserstraße der Reparationsdienst (= Finanzielle Ablieferungen an die Kriegsgegner des

1.Weltkrieges 1914-18 - *Anm.*) der Reichsbahn erschwert werden würde, der Bau von Wasserstraßen bekämpft wird.

Gewiß, es mag für die Eisenbahn durch die Großschifffahrtsstraße so mancher Verkehr, vor allem Massengüterverkehr verloren gehen; infolge des allgemeinen Aufschwungs der Volkswirtschaft wird sich aber der Verkehr, vor allem der hochtarifierten Bahnfrachtgüter heben und so den Frachtausfall ausgleichen. Abgesehen von diesem Gesichtspunkt, der übrigens schon vor dem Kriege 1914-1918 eine große Rolle spielte, ist es doch unsere vaterländische Pflicht, in erster Linie auf die Förderung des nationalen Wirtschaftsleben und seiner Wirtschaftswege bedacht zu sein und dann erst dafür zu sorgen, daß die Reparationen an das Ausland von der Reichsbahngesellschaft aufgebracht werden können.

6. Es ist schließlich aber auch falsch, wenn man mit einem Zurückgehen des Massengütertransports, vor allem des Kohlentransports rechnet. Selbst wenn die Ausnützung der Kohle immer mehr rationalisiert wird, selbst wenn die Verflüssigung der Kohle sich als vorteilhaft erweist, so wird doch infolge der zunehmenden Industrialisierung Deutschlands der Kohlenbedarf zumindestens gleich bleiben, der Bedarf an anderen Massengütern sogar steigen.

Zunächst sei die Befürchtung zurückgewiesen, daß die in Zukunft sich durchsetzende Ferngasversorgung erhebliche Verkehrsverluste mit sich bringen wird. Selbst bei vollständiger Erschließung im gesamten Reichsgebiet wird der gesamte Frachtverlust höchstens 0,9 Prozent des gesamten öffentlichen Güterverkehr der Reichsbahn von 1925 betragen können ¹⁵⁾, so daß von einem nur irgendwie fühlbaren Verlust nicht gesprochen werden kann.

Gleiches gilt für die Fernheizung, bei der es sich noch mehr als bei der Ferngasversorgung um örtlich beschränkte Einrichtungen handelt. Aber auch von der Verflüssigung der Kohle, dem Ausbau großer Wärmekraft-Überlandwerke ist ein fühlbarer Ausfall an Kohletransport nicht zu erwarten. Ein rentabler Ferntransport des Kohlenöls ist jedenfalls auf Strecken über 50 bis 100 Kilometer durch Rohrleitungen nicht durchführbar. Das Öl muß vielmehr in rollenden oder schwimmenden Gefässen befördert werden; es muß daher auch für das Öl entweder der Transport auf der Wasserstraße oder der Eisenbahn vorgenommen werden. Ganz davon abgesehen kann man heute schon sagen, daß die zunehmende Industriealisierung, die vor allem durch die Erschließung neuer Kraftquellen (Elektrizität) sehr begünstigt wird, einen Aufschwung aller Rohprodukte verarbeitenden Industrien mit sich bringt, so daß ein etwaiger Ausfall von Transport von Kohle durch den sicherlich zunehmenden Transport anderer Rohprodukte ausgeglichen wird. Übrigens hatte in den letzten Jahrzehnten die beispiellose Entwicklung in der Elektrizitätsversorgung keineswegs eine Einschränkung des Kohlenbedarfs zur Folge, ein Zustand, der sich auch in der Zukunft nicht so rasch ändern wird.

b) Das Problem: Wasserstraße - Kraftwasserstraße

Ebenso unhaltbar wie der erste Punkt, auf den sich die Angriffe gegen den projektierten Ausbau der Wasserstraße stützen, ist auch der zweite Punkt.

Dieser zweite Punkt bezieht sich auf die Finanzierung des Unternehmens durch die Kraftwerke.

Bereits im letzten Hauptteil unserer Arbeit haben wir mehr als einmal - so besonders bei der Er- örterung des vom Bayernwerk gegen den Ausbau der Mainwasserkräfte der Rhein-Main-Donau- Aktiengesellschaft geführten Kampfes - eindringlich darauf hingewiesen, daß der Ausbau der reichen Wasserkräfte für die Finanzierung und Durchführung des großen Schiffahrtsunternehmens lebensnotwendig ist.

¹⁵⁾ = Vergl. Dr. Landsberg in der "Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vom 31. März 1927

Zusammenfassend wollen wir über diese überaus glückliche Kombinierung einer Schifffahrtsstrasse mit einer Kraftwasserstraße noch folgendes bemerken: Von verschiedenen Seiten wird angeregt die Wasserkraftwerke nicht auszubauen und die dadurch ersparten Mittel zur rascheren Fertigstellung der Schifffahrtsanlagen zu verwenden

Was wäre die Folge, würde man dieser Anregung entsprechen? Gewiß, es ließen sich die Schiffahrtsanlagen mit den vorhandenen Mitteln bis zu einem gewissen Grade ausbauen, aber dann stünde man vor dem Nichts. Verzinsung und Tilgung des aufgenom- menen Kapitals würde ungeheure Summen verschlingen und an eine Vollendung des Unterneh- mens oder auch nur an seinen teiweisen Ausbau bis Nürnberg könnte mangels der benötigten Mittel nicht gedacht werden. Öffentliche Mittel im erforderlichen Umfange stünden angesichts der schlimmen Finanzlage des Reiches und der Länder nicht zur Verfügung und das Projekt wäre auf Jahrzehnte hinaus erledigt.

Ganz anders ist es, wenn man die Wasserkräfte ausbaut. Die Wasserkräfte stellen unerschöpfliche, dauernd zur Verfügung stehende Werte dar, deren Gewinnung durch einfache Maschinen von fast unbegrenzter Lebensdauer verhältnismäßig billig erreicht wird.

Ja, man kann wohl sagen, daß infolge des gleichzeitigen Ausbaues mit den Schiffahrtsanlagen die Anlagen für die Kraftgewinnung noch viel billiger zu stehen kommen, als dies bei der Erstel- lung von entsprechenden Kraftwerken für sich allein der Fall wäre. Die Kosten der Kraftwerke können nach etwa 25 Jahren abgeschrieben sein; die auf ihnen lastenden Schulden können bis dahin zurückbezahlt sein. Die einnahmen aus den Kraftwerken laufen auch in den folgenden Jahren weiter. Nach der Amortisierung der Kraftwerksanlagen können sie dann zur weiteren Finanzierung der reinen Schifffahrtsanlagen verwendet werden. Nach Berechnungen der RMD-AG reichen diese Einnahmen aus, um in weiteren 23 bis 30 Jahren die Hälfte der Herstellungskosten der reinen Schifffahrtsanlagen unmittelbar zu verzinsen und zu tilgen. In einer dritten Periode von 25 bis 30 Jahren kann sodann der gesamte Rest der Schifffahrtsstraßenkosten zurückbezahlt werden.

Der Umstand, daß die Rückzahlungsperioden sich auf so viele Jahrzehnte erstrecken, darf keineswegs dazu führen, an der Durchführungsmöglichkeit einer derartigen Finanzierung zu zwei- feln ¹⁶⁾. Eine Politik auf lange Sicht ist bei einem so groß angelegten Unternehmen unbedingt geboten, zumal die Kombinierung der Schiffahrts- mit den Wasserkraftunternehmen die Sicherheit bietet, daß nicht nur der indirekte volkswirtschaftliche Nutzen durch die Schiffahrtsstraße er- zielt wird, sondern daß auch die für das Doppelunternehmen aufgewendeten Kapitalien nach und nach zurückbezahlt werden.

¹⁶⁾ = Vergl. Vortrag von Direktor Henftling über "Die bedeutung des Ausbaues der Wasserkräfte der RMD-Großschifffahrtstraße - gehalten in der Hauptversammlung des Bayerischen Kanal- u. Schiffahrtsvereins in Coburg im Juli 1927 - (Fränkischer Kurier Nr. 193 vom 15. Juli 1927)

Das Unternehmen hat also in den Erträgnissen der Kraftwerke eine sichere Quelle für weitere finanzielle Beihilfe, die später einmal restlos für die Weiterführung der Großschifffahrtsstraße zur Verfügung steht.

Die Kraftwerke bildeten von Anfang an das wirtschaftliche Rückgrat des Rhein-Main-Donau-Unternehmens und sollten es auch weiterhin bilden.

Nun bringt man aber gegen die Finanzierung des Unternehmens durch die Kraftwerke heute auch noch vor, daß die Werke deshalb nicht für die Finanzierung in Frage kämen, weil sie keinen Überschuß ergeben würden. Man sagt, daß die Konkurrenz der Dampfkraft gegenüber der Wasserkraft so stark sei, daß sich der Ausbau von Wasserkraftwerken zur Zeit nicht rentiere ¹⁷⁾.

Dem ist aber nicht so. Gewiß, die Wasserkraft ist heutzutage (= 1927 ! -Anm.) gegenüber der Dampfkraft noch nicht wesentlich billiger. Aber damit ist doch nicht gesagt, daß sich die Wasser- kraftwerke nicht rentieren:; daraus geht doch höchstens hervor, daß der Konkurrenzkampf unter Umständen ein sehr scharfer ist !

Bei diesem Kampf wird meistens nicht berücksichtigt, daß die Wasserkräfte **Dauerwerte** darstel- len, bei welchen nach 25 bis 30 Jahren die Hauptausgaben für Verzinsung und Abschreibung in Wegfall kommen und nur mehr die geringen Bedienungs- und Instandhaltungskosten anfallen, also die Stromerzeugungskosten außerordentlich niedrig werden. Dagegen beträgt die **Lebensdauer** der Einrichtungen von Dampfkraftwerken (Heizkessel u. Dampfturbinen) **nur etwa 15 Jahre**, dann müssen sie erneuert werden und deshalb tritt bei diesen Kraftwerken auch in späterer Zeit keine Verringerung der Ausgaben für Verzinsung und Abschreibung ein. Selbstverständlich fallen auch die hohen Ausgaben Brennstoff, aufwendigere Bedienung und Instandhaltung der Dampfkraftwerke dauernd an.

Aus diesen Überlegungen geht hervor, daß ein Vergleich von Wasserkraft- und Dampfkraftwer- ken unbedingt zu Gunsten der Wasserkraftanlagen ausfallen muß, sobald die Berechnungen nicht bloß für die erste Betriebsperiode, sondern in volkswirtschaftlich richtiger Weise für einen langen Zeitraum durchgeführt werden.

¹⁷⁾ = Vergl. Muthesius in "Magazin der Wirtschaft" 1926 Nr. 35 -Unrentable Wasserstraßen-1927, Nr. 29 -Das Schicksal des Rhein-Main-Donau-Projekts-

Außerdem ist vom bayerischen Standpunkte aus noch zu bedenken, daß die Kohlen von aus- wärts bezogen werden müssen, während die Wasserkraftwerke eine im eigenen Lande dauernd dargebotene Naturkraft ausnützen. Ist es unter diesen Umständen nicht klüger und vom volks- wirtschaftlichen Standpunkt aus berechtigt, sich von auswärtiger Kohlenzufuhr unabhängig zu machen und die Wasserkräfte auszubauen? Schließlich führt man noch ins Feld, es fehle überhaupt an Absatzmöglichkeit für die Wasserkräf- te der Rhein-Main-Donau-AG, da einerseits große Wärmekraftwerke in Bayern vorhanden seien, andererseits auch die Leistungen des Walchenseewerkes und an den sonstigen Gebirgsflüssen in Betracht gezogen werden müßten. Aber kann wirklich zur Zeit in Bayern von einem Überfluß an elektrischer Energie gesprochen werden? Einige Wochen Trockenheit genügten, um im Sommer der Jahre 1925 und 1927 die Wasserkräf- te in den Alpen soweit in ihren Leistungen zurückgehen zu lassen, daß die wichtigsten bayeri- schen Industriegebiete um Nürnberg und Hof wieder mit Dampfkraft versorgt werden mußten ¹⁸⁾. Es darf in diesem Zusammenhange nicht vergessen werden, daß es sich beim Ausbau der Main- kraftwerke um gute Winterwasserkräfte handelt, die eine wertvolle Ergänzung der südbasyeri- schen Wasserkräfte darstellen. Während der Wintermonate weisen die Gebirgsflüsse naturgemäß Wassermangel auf, der Main mit seinen Nebenflüssen aber führt in dieser Jahreszeit reichere Wassermengen mit sich. In den Sommermonaten dagegen herrscht im Norden Bayerns Wasser- armut und im Süden Wasserreichtum. Aus dieser Tatsache ergibt sich die Notwendigkeit einer Verbindung der nord- und südbayerischen Wasserkräfte, um eine ausreichende und stetige Elektrizitätsversorgung der bayerischen Industrie zu gewährleisten. Und selbst wenn Bayern mit elektrischer Energie gesättigt wäre, so hätten wir doch außerhalb Bayerns in nächster Nähe der Mainkraftwerke ein aufnahmebereites, entwicklungsfähiges Absatz- gebiet in Thüringen und Sachsen, im Rheinland und Westfalen. Gerade die im Jahre 1927 statt- gefundenen Verhandlungen zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk und der Rhein-Main-Donau-AG haben doch gezeigt, welch großen Wert gerade außerbayerische Strom- abnehmer auf die bayerischen Wasserkräfte legen!

Wir kommen nun zu dem Ergebnis, daß mit Rücksicht auf all das Gesagte die projektierte und im Ausbau begriffene Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße mit ihren Kraftwerken nach wie vor trotz Eisenbahn und Kohlenkraft ein Unternehmen ist, das einen volkswirtschaftlichen Nutzen bringen wird und dessen Weiterausbau daher zu begrüßen und tatkräftigst zu fördern ist.

¹⁸⁾ = Vergl. Aufsatz "Rhein-Main-Donau" von Direktor Henftling der Zeitschrift "M.M.N." Nr. 295 vom 24.10.1926; ferner "DerBetriebsbeginn des Kachletwerkes" in Zeitschrift "Freie Donau" Nr. 23 Jahr 1927

2. Die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau.

Wenn wir uns auch bemüht haben die enorme wirtschaftliche Bedeutung der Großschifffahrtsstraße, die schon in den ältesten Zeiten von Karl dem Großen geahnt und in der jüngsten Vergangenheit allseits immer mehr anerkannt wurde, anläßlich der Bearbeitung der einzelnen Teile der Arbeit stets zu betonen, so wollen wir doch unsere Arbeit nicht abschließen, ohne vorher noch einen kurzen zusammenfassenden Überblick über die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeu- tung der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße zu geben.

Die große mittelbare Rendite dieser Wasserstraße, ihr ungeheuerer volkswirtschaftlicher Nutzen besteht in dem allgemeinen Aufschwung von Industrie, Handel und Gewerbe, den der zu erwar- tende lebhafte Verkehr auf der einmal ausgebauten Wasserstraße in ihrem ausgedehnten Einflußgebiet von selbst mit sich bringt. Ein sicherer Beweis dafür ist, wie oben schon erwähnt, das allgemeine Aufblühen der Wirtschaft an der bisher kanalisierten Mainstrecke Hanau - Aschaffenburg.

Wenn man von dem Nutzen der Wasserstraße spricht, so darf man dabei auch nicht die immerhin sehr beachliche unmittelbare Rendite der Wasserstraße vergessen, die diese - abgesehen von den Schiffahrtsabgaben - durch Ausnutzung der gewaltigen, in ihrem Zuge entstehenden Energiequellen gewährt.

Rein verkehrsgeographisch betrachtet ist der im Ausbau begriffene Großschifffahrtsweg die idealste Wasserstraße, die man sich denken kann. Die 3.437 Kilometer lange Großschifffahrtsstraße von der Mündung des Rheins bis zur Mündung der Donau verbindet ausgesprochene Industriezentren mit indusztriearmen, aber an land- und forstwirtschaftlichen Produkten reichen Gegenden und kommt so den natürlichen Austauschbedürfnisse zwischen Industrie und Landwirtschaft entgegen. Ihr Einflußbereich wird sich über Teile von Belgien und Holland, West- und Süddeutschland, die wesentlichsten Gebiete von Mitteldeutschland, ferner Deutsch-Österreich, die Tschechoslowakei, Ungarn, Jugoslavien, Rumänien und Bulgarien erstrecken. Mit Fug und Recht kann daher die Wasserstraße, die für uns den natürlichen Zugang zum Südosten Europas bildet, als eine Lebensnotwendigkeit Mitteleuropas bezeichnet werden, und wir wahren nur die vitalsten Interessen der Völker Europas, wenn wir in einer Zeit, in der sich das wirtschaftliche Zentrum der Welt immer mehr von dem uneinigen Europa nach dem aufstrebenden Amerika verschiebt, einen regen Güteraustausch zwischen West-, Mittel- und Osteuropa die Wege ebnen.

Auf die wirtschaftliche Entwicklung und den wirtschaftlichen Austauschverkehr der einzelnen Donauländer wird die Durchführung der Großschifffahrtsstraße äußerst belebend wirken ¹⁹⁾.

Deutsch-Österreich, das durch den Frieden von Saint Germain seine wirtschaftlich wertvollsten Länder und seinen unmittelbaren Zugang zur Adria verloren hat, ist heute wirtschaftlich vor allem auf seinen Holzreichtum, auf sein ausgiebiges Erzvorkommen in der Steiermark bei Leoben und auf den Ausbau seiner reichen Wasserkräfte angewiesen und wird darnach trachten müssen, sich über die Großschifffahrtsstraße wenigstens einen mittelbaren Zugang zum Westen und den Meeren des Westens zu verschaffen. Auch für die industriell gefestigte und an landwirtschaftlichen Produkten reiche Tschecho-Slowakei ist der Ausbau des Großschifffahrtsweges von ausschlaggebender Bedeutung, da durch ihn die Bemühungen dieses jungen Staates, mit den Industriegegenden des Westens in einen regen Austauschverkehr zu kommen, weitgehend gefördert werden. Gleiches gilt auch für Ungarn, das seit dem Vertrage von Trianon ganz auf die Donau angewiesen ist und heute neue Absatzgebiete für seine landwirtschaftlichen Produkte sucht.

¹⁹⁾ = Vergl. persönlichen Bericht der RMD-AG an Dr. Held

Für das aufstrebende Südslavien kommt vor allem die Ausfuhr von Getreide, Pflaumen, Holz und Erzen in Frage, während es seinerseits wieder sehr aufnahmefähig für deutsche Industrieerzeugnisse ist. Dieser Donaustaat, einst unser Feind, weiß heute die Vorteile einer wirtschaftlichen Anlehnung an Deutschland sehr zu schätzen und ist daher auch bestrebt, sich politisch und kulturell uns zu nähern. Mit Bulgarien verband uns schon immer ein reger Güteraustausch.

Gemeinsame Siege und gemeinsame Niederlagen haben mitgewirkt, ein starkes gegenseitiges Interesse zu schaffen und die gegenseitigewirtschaftliche Ergänzung zu fördern. Bulgarien ist und bleibt ein geeignetes Absatzgebiet für deutsche Fertigfabrikate, während Deutschland von Bulgarien Rohstoffe, landwirtschaftliche Erzeugnisse und vor allem Tabak bezieht.

Von großer Bedeutung ist endlich auch der durch die Großschifffahrtsstraße sicher noch zu steigernde Handel zwischen West- bzw. Mitteleuropa und Rumänien. Als Ausfuhrgegenstände aus Rumänien kommen für uns vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse, Petroleum, Holz und Bauxit in Frage.

Dieser Austauschverkehr mit dem Südosten wird begünstigt durch die allgemeine Frachtverbilli- gung, die der Ausbau der Großschifffahrtsstraße zur Folge haben wird. Für einen Massengüteraustausch auf dem Kanal kommen insbesondere Getreide, Kohle, Sand, Steine, Bauxit, Eisen und Petroleum in Betracht. Gerade für diese Massengüter sind aber die verkehrsökonomischen Entfernungen maßgebend, d.h. es kommt nicht so sehr darauf an, welche Zeit, sondern vielmehr welche Fracht der Transport beansprucht. Am stärksten wird sich wohl die allgemeine Frachtverbilligung im Getreideverkehr mit dem Balkan auswirken. Schon vor dem Kriege hat die Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus Serbien, Bulgarien und Rumänien eine beachtenswerte Rolle gespielt. In Zukunft wird sich aber diese Ausfuhr noch bedeutend steigern, da kein größeres europäisches Getreidebedarfsland künftig von Serbien, Nordbulgarien und Westrumänien auch nur mit annähernd so billigen Frachten erreicht werden kann wie Süddeutschland und der industriereiche Westen Norddeutschlands. Der wirtschaftliche Vorteil, der den Verkehrstreibenden und Verfrachtern aus der Benützung der Wasserstraße und der durch sie erzielbaren Frachtersparnis erwächst, wird, wenn auch heute die vor dem Krieg in Kraft gewesenen Ralationen in den Tarifen nicht mehr so zutreffen wie damals, doch immer bestehen bleiben, zumal auch zu erwarten ist, daß die Reichsbahn, vor allem mit Rücksicht auf ihre Selbstkosten, ihre augenblicklichen Differenztarife für Massengüter nicht auf Dauer aufrecht erhalten kann.

Unsere optimistischen Ausführungen über den zu erwartenden Verkehr mit Südosteuropa möge folgende Tabelle erläutern, die für den Donauverkehr mit dem Auslande folgendes angibt $^{20)}$.

^{20) + 21)} = Vergl. Bericht der RMD-AG über die wirtschaftliche Entwicklung in den Donauländern, veröffentlicht in der Denkschrift des RVM vom 18. Januar 1928 über die zurzeit vom Reich unterstützten Kanalbauten. Reichstagsdrucksache Nr. 3871; III. Wahlperiode 1924/28

Jahr	Versand in 1000 t	1912 = 100	Empfang in 1000 t	1912 = 100
1912	 _ ! 165,5	100	230,0	100
	191,8	116	26,2	11
1921	137,6	83	133,2	58
1924	204,9	124	153,4	67

1925 219,3	132	201,3	88
1926 279.4	168	298.2	129

Interessant ist auch noch folgende Aufstellung, die den Außenhandel der Donauländer mit Deutschland zeigt ²¹⁾:

Außenhandel der Donauländer mit Deutschland in 1000 Tonnen

	Österreich Einfuhr - <i>I</i>		Ungarn Einfuhr		Jugoslavie r Einfuhr - A			
				2 10.01 0				
1924	677,3	343	3,3	165,0	99,0	38,8		74,9
1925	905,4	597,7	175,4	145,6	67,7	191,5		
1926	1002,0	513,7		197,3	182,6	688,4	171,6	
	Rumänien <u>Einfuhr - <i>I</i></u>		Bulgarie <u>Einfuhr</u>	- Ausfuhr				
1924	61,7	246	5,5	31,1	16,4			
1925	83,7	309,4	63,1	29,4				
1926	99,0	721,1	39,2	24,7				

Aus den beiden Tabellen geht eindeutig hervor, daß der internationale Donauhandel zwar unter den Einwirkungen des (I.) Weltkrieges gelitten hat, daß er sich aber seit 1924 in einer stark ansteigenden Kurve bewegt und zum Teil sogar den Friedenshandel des Jahres 1912 bereits weit übertroffen hat.

Abgesehen vom internationalen Güteraustausch ist auch ein reger lokaler Verkehr innerhalb der Reichsgrenzen selbst zu erwarten. Insbesondere wird sich der Austausch der Massengüter Kohle und Eisen zwischen Nordwestdeutschland und Bayern auf den Wasserweg konzentrieren.

Die Ausbeutung des bayerischen Erzvorkommens in den vier Erzgebieten, dem unterfränkischen, dem fränkischen Jura-Erzgebiet, dem oberfränkischen Erzgebiet und dem Urgebirgs-Erzgebiet vom Fichtelgebirge, wird dem Kanal große Frachten zuführen ^{a)}

Daneben wird sich auch ein gewisser Einfluß der Großschifffahrtsstraße auf die Entwicklung der bayerischen Holzindustrie bemerkbar machen. Es kann für Bayern nicht gleichgültig sein, ob die riesigen Holzmengen, die nach Norddeutschland ausgeführt werden, verarbeitet oder unverarbei- tet das Land verlassen. Während bisher ein großer Teil des ausgeführten Holzes erst am Mittelrhein zur Verarbeitung kam, wird infolge der Möglichkeit eines billigen Kohletransportes auf dem Kanal den bayerischen Arbeitskräften durch Bearbeitung und Verarbeitung des Holzes im Lande selbst manche neue Verdienstmöglichkeit geboten werden.

Das weitere Vortreiben der Main-Wasserstraße wird in erster Linie Bayern, dem Rheinland und Westfalen zugute kommen, da infolge der dadurch eintretenden Verschiebung der Standorte das ausbaufähige nordbayerische Industriegebiet bei Nürnberg dem für die Entwicklung der Industrie so wichtigen Ruhrkohlengebiet näher gerückt wird. Durch diese Standortverschiebung ist auch eine bedeutende Stärkung und eine Intensivierung der deutschen Binnenschifffahrt, ferner die Schaffung einer breiten Absatzbasis und eine allgemeine Erleichterung, Verbilligung und Ausdehnung des Güterverkehrs, namentlich hinsichtlich der schweren Rohstoffe zu erhoffen.

a) = Der Erzabbau in den genannten Abbaugebieten endete bereits in den 1960iger bis Ende der 1970-iger Jahre, also lange bevor der RMD-Kanal durchgängig befahrbar war. Bamberg war bis 1960, Nürnberg 1972 erreicht worden. Der durchgehende Schiffsverkehr über die gesamte Kanalstrecke konnte am 25. September 1992 eröffnet werden!

Diese Hoffnung auf eine Aufwärtsentwicklung des deutschen lokalen und regionalen Rhein-Main-Donau-Verkehrs erscheint voll und ganz berechtigt, da sich der Güterverkehr in Bayern durchaus in aufsteigender Linie bewegt, wie aus den beiden folgenden in der Denkschrift des Reichsverkehrsministeriums vom 18. Januar 1928 veröffentlichten Tabellen erhellt ²²⁾.

Der ersten der beiden Übersichten können wir entnehmen, daß die allgemeine bayerische Ver- kehrsentwicklung sich im gegenläufigen Sinne bewegte wie die allgemeine deutsche Verkehrs- entwicklung. Im Gegensatz zu der deutschen Güterbewegung, die sich um 11 Prozent verminderte, stieg die bayerische Güterbewegung auf den Eisenbahnen durchschnittlich um 13 Prozent, was hauptsächlich auf die bedeutende Steigerung des innerbayerischen Verkehrs zurückzuführen ist. Auch die Verkehrsbeziehungen Bayerns zu den außerbayerischen deutschen Verkehrsbezir- ken haben im Allgemeinen ebenfalls eine aufsteigende Tendenz.

Auch in der für die Main-Donau-Wasserstraße so wichtigen nordwestlichen Richtung (Rheinprovinz und Westfalen = heute Nordrhein-Westfalen- *Anm.*) zeigt der Verkehr eine beachtenswerte Aufwärts entwicklung. So ist der Versand von 100 auf 219 Prozent und der Empfang von 100 auf 150 Prozent gestiegen.

Der sich in dieser Richtung abwickelnde Verkehr wird in besonderem Maße von dem Kohlenbedarf Bayerns bestimmt.

Die Entwicklung des Güterverkehrs in Bayern -V = Versand - E = Empfang

A: Eisenbahngüterverkehr i	1925 1925 in Prozent von 1913			
Mit Rheinprovinz u. Westfal	en V: 0,32 E: 1,35	2,04	0,70 150	219
Mit Hessen u. Hessen-Nassa	au V: 0,62 E: 1,55	0,82	0,60 53	97
Mit dem Saarland	V: 0,08 E: 0,54	0,02 0,15		
Mit Mannheim-Ludwigshafe	n V: 0,15 E: 0,42	0,37	0,21 1	140
Mit Schlesien	V: 0,10 E: 0,68	1,34	0,09 197	90
Mit den Donauländern	V: 0,15 E: 0,38	0,32	0,10 84	67
Gesamtverkehr	V: 4,37 E: 10,65	4,89 11,54		
Gesamtverkehr Bayern	V + E: 11,80		13,16	111

B: Binnenschifffahrtsverkehr in Millionen Tonnen einschl. Lokalverkehr

	1913	1925	n Prozent von	
Auf dem Main	V: 0,65	C	0,43	63
	E: 0,31	1,09	350	

²²⁾ = Vergl. Denkschrift a.a.O. - S. 13, 14

Die neue Entwicklung des bayerischen Kohlenbedarf, der für die Beurteilung der Main-Wasser- straße sehr wichtig ist, zeigt ein Bild, nach dem man den Ausbau der Wasserstraße, soweit der Verkehrsumfang an sich in Frage kommt, zum mindestens die gleiche günstige Beurteilung an- gedeihen lassen kann, als dies seinerzeit in den Untersuchungen des bayerischen Tarifamtes geschehen ist.

In der nun folgenden Übersicht 2 sind die Zahlen der Kohlenzufuhr nach Bayern für die Jahre 1913 und 1925 vergleichsweise gegenüber gestellt, die folgendes Bild ergeben:

<u>Die Kohler</u>	<u>ızufuhr nach B</u>	Bayern in Tausend	<u>Tonnen</u>	_
	1913	1925	1925 in Prozenten 1913	von -
Steinkohle aus Nordwe deutschland (Ruhrgebie auf der Eisenbahn auf dem Wasserweg	et) 1 891	1.253 31	891	
Gesamt:	1 972	2 144	109	_
oosanii.	. ,,2	2	107	
Steinkohle aus dem Saa	ar-			
land u. Lothringen	564	1 69	9	12
aus Schlesien 239	622	1 48	19	
Steinkohle aus anderer	1			
Quellen	668	310	46	
Steinkohle gesamt	3 826	4 012	105	
davon Bahntransport	3 745	5 4 84	1	
Braunkohleeinfuhr	2 393	2 720	115	
Gesamte Kohleeinfuhr	6 219	6 73	3 2	108

Aus dieser Übersicht ist ersichtlich, daß alle wichtigen Kohlegebiete - mit Ausnahme des Saargebietes und Lothringen - ihre Steinkohlelieferungen nach Bayern zum Teil sehr beträchtlich stei- gern konnten. Insgesamt weist die Steinkohlenzufuhr nach Bayern - trotz des gerade damals so starken Ausbaues bayerischer Wasserkräfte -seit 1913 eine Steigerung von 5 Prozent auf, während sich die Zufuhr von Braunkohle, namentlich aus dem Rheinland, sogar um 15 Prozent erhöhte.

Im Gegensatz zu der steigenden Tendenz der bayerischen Verkehrsentwicklung auf dem Gebiete der Kohlenbeförderung weist die allgemeine Kohlenbeförderung auf deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen im Jahre 1925 einen Rückgang von 7 Prozent gegenüber dem entsprechenden Verkehr von 1913 auf.

So haben denn, wie das Reichsverkehrsministerium in seiner Denkschrift vom Januar 1928 feststellt, alle Verkehrsvorgänge, die für den Ausbau Main-Donau-Wasserstraße von Bedeutung sind, seit dem Jahre 1913 eine denkbar günstige Entwicklung genommen, die, soweit das Jahr 1925 einen Rückschluß auf weitere kontinuierliche Entwicklung zuläßt, für den künftigen Verkehrsumfang auf der Wasserstraße die besten Aussichten bietet.

Hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsgröße auf der Rhein-Main-Donau-Großschifffahrtsstraße geht auch die Auffassung des Reichsverkehrsministeriums dahin, daß eher mit einer Zunahme als mit einer Abnahme des Verkehrs auf der Großschifffahrtsstraße zu rechnen ist. Es schätzt nämlich in seiner Denkschrift vom Jahre 1928 den jährlichen Anfangsverkehr auf Grund des Verkehrs von 1925 und nach der heutigen Frachtlage mit Wahrscheinlichkeit "bei der Mainwasserstraße einschließlich der Verlängerung bis Nürnberg auf rund 2,5 Millionen Tonnen und bei der Donauwasserstraße bis Regensburg auf rund 0,9 Millionen Tonnen".

Über die Aussichten für die künftige Verkehrsentwicklung spricht sich das Reichsverkehrsministerium in seiner Denkschrift ²³⁾ nicht so optimistisch aus, wie seinerzeit der Main-Donau-Strom- verband in seiner Denkschrift vom Jahre 1920, in der mit einer künftigen Verkehrssteigerung bis zu rund 10 Millionen Tonnen gerechnet wurde. Für eine solch starke Verkehrssteigerung lassen sich heute nach Auffassung des Reichsverkehrs- ministeriums noch keine genügenden Anzeichen erkennen. Wenn man aber auch nicht mit einer Entwicklung bis zu 10 Millionen Tonnen rechnen kann, so wird doch immerhin eine gewisse Weiterentwicklung erwartet werden dürfen, da man allgemein mit einer jährlichen Verkehrszunahme in Deutschland um mehr als ½ Prozent rechnen kann und auch die Gewerbetätigkeit in Bayern sehr entwicklungsfähig ist.

Dieser Auffassung des Reichsverkehrsministeriums können wir nicht in allen Punkten zustimmen, da unseres Erachtens die Verkehrsentwicklung für die Großschifffahrtsstraße günstiger sein wird, wie wir bereits oben besprochen haben. Bei Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Wasserstraße ist schließlich auch noch die Richtung des Verkehrs maßgebend; denn je gleichmäßiger die Verkehrsbewegungen nach beiden Seiten hin stattfindet, um so größer wird auch die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße selbst sein. Es ist daher besonders wertvoll, daß sich der Verkehr nach beiden Richtungen hin in so ausnehmend günstiger Weise verteilt: 48 Prozent des Gesamtverkehrs wird sich voraussichtlich nach Westen und 52 Prozent nach Osten bewegen. Dieses Ergebnis stimmt auch mit der Tatsache überein, daß sich der Rheinverkehr schon bisher entgegengesetzt mit dem bestehenden Main- und Donauverkehr abwickelte ²⁴⁾.

Allerdings ist zu bedenken, daß insbesondere die für die bayerische Wirtschaft so wichtige Verkehrsrichtung nach dem Südosten zur Zeit noch unter dem unsicheren Zeichen der veränderten und stets veränderlichen politischen und wirtschaftlichen Struktur der Donau- und Balkanländer steht. Trotz dieser das wirtschaftsleben und den Austauschverkehr hemmenden Tatsache kann auch die Güterbewegung auf der Donau seit dem Jahre 1913 bis 1925 eine Zunahme von 22 Prozent aufweisen und auch im Jahre 1926 konnte eine weitere Aufwärtsbewegung festgestellt werden ²⁵⁾.

Diese Darlegungen über die verkehrs- und volkswirtschaftliche Bedeutung der Wasserstraße erschien uns notwendig, um die Wirtschaftlichkeit der Wasserstraße gerade gegenüber den bereits oben erörterten Angriffen aus Reichsbahnkreisen zu erhärten.

Ein Beweis für die Richtigkeit unserer Darlegungen ist auch in der allgemeinen Stellungsnahme der Reichsregierung zu dem Kanalprojekt zu erblicken, die diese in dem Vorwort zur Denkschrift vom Januar 1928 eingenommen hat. Trotz der gewichtigen Argumente der Kanalgegner hält nämlich in dieser Denkschrift die Reichsregierung es für richtig, alle Verkehrsmittel, also auch die Kanäle, gleichzeitig und nebeneinander angemessen zu entwickeln. Die reichsregierung sieht in der Bereitstellung der verschieden gearteten und verschieden arbeitenden Verkehrswege die beste Gewähr für eine gedeihliche Entwicklung der Wirtschaft, die - in der heutigen krisenreichen Zeit mehr denn je - darauf bedacht sein muß, ihre güterherstellenden und güteraustauschenden Betriebe zu verbessern und so für den Absatz ihrer Produkte die günstigsten Bedingungen zu erzielen.

²³⁾ = Vergl. Denkschrift a.a.O. S. 16 - 19

²⁴⁾ = Aus einem persönlichen Brief der RMD-AG an Dr. Held

²⁵⁾ = Vergl. Denkschrift des RVM vom 18. Januar 1928, Seiten 14 u. 15

Die Hauptbedeutung der Rhein-Main-Donau-Verbindung kann man aber wohl darin erblicken, daß neben der für die innerdeutschen Gebiete so günstigen Standortsverschiebung die für Deutschlands Zukunft überaus wichtigen, aufstrebenden Wirtschaftsgebiete der Donauländer durch den Ausbau und die Verlängerung der hochleistungsfähigen Verkehrsader der Donau bis mitten in die süd- und westdeutschen Wirtschaftszentren hinein in günstige Verkehrsbeziehungen zur deutschen Wirtschaft gebracht werden.

Dabei dürfen wir schließlich auch die politische Bedeutung des Ausbaues der Großschifffahrtsstraße nicht ganz außer Acht lassen.

Nach dem Ausbau der Großschifffahrtsstraße Rhein-Main-Donau wird die größte sich durch ganz Mitteleuropa hinziehende Wasserstraße unseres Erdteils in unserer Hand sein. Die Auswirkungen dieser Tatsache auf die an der unteren und mittleren Donau liegenden Völker werden sein, daß Tschechen, Ungarn, Serben, Bulgaren und Rumänen zur wirtschaftlichen Interessenverknüpfung mit uns noch stärker veranlaßt werden, als dies bisher schon der Fall ist.

So sehen wir, daß die Donau das beste, billigste und bequemste Mittel für uns ist, um mit allen Donauländern bis ans Schwarze Meer, ja sogar über dieses noch hinaus, mit Rußland und der Türkei in ein für beide Teile vorteilhaftes Wechselwirtschaftsleben zu kommen. Gerade diese engen wirtschaftlichen Beziehungen und der ihnen naturgemäß folgende Austausch der Kultur- güter der verschiedenen Länder werden auch eine nachhaltige politische Annäherung und Ver- ständigung der Völker Zentraleuropas erleichtern.

Als wichtigste politische Folge des Ausbaues der Großschifffahrtsstraße erscheint uns jedoch die enge wirtschaftliche und politische Verkettung des österreichischen Brudervolkes mit dem Deutschen Reiche. Gerade im Hinblick auf unsere Beziehungen zu Österreich betrachten wir den Ausbau der stöme- und stämmeverbindenden Großschifffahrtsstraße als die beste Förderung der Anschlußbestrebungen. Hat doch Österreich durch den Zusammenbruch der Donaumonarchie seine besten, wirtschaftlich bedeutungsvollsten Gebiete verloren und muß, wenn es wirtschaftlich nicht vollständig verkümmern will, eine Annäherung an das starke großdeutsche Wirtschaftsgebiet suchen !

Wenn heute das hochbedeutsame Werk, das Nordsee und Schwarzes Meer durch eine leistungsfähige und moderne Großschifffahrtsstraße verbindet, seiner Durchführung entgegen strebt, so dürfen wir Deutsche wahrlich stolz darauf sein, daß wir mitten im Kriege an das größte volkswirtschaftliche Werk des 20. Jahrhunderts herangegangen sind, daß wir trotz politischer und wirtschaftlicher Ohnmacht zäh am Gedanken des Ausbaues der Rhein-Main-Donau-Verbindung festgehalten und in der Zeit Deutschlands tiefster Erniedrigung seine Verwirklichung tatkräftig in Angriff genommen haben.