

Vor 75 Jahren im Juli 1935: Die Einweihung des Neckarkanal-Abschnitts Mannheim–Heilbronn

Am 28. Juli 1935 war es soweit: Nach rund 15jähriger Bauzeit war der Neckarkanal durchgängig von Mannheim bis Heilbronn von großen Lastschiffen befahrbar, die nun vom Rhein bis in den Heilbronner Hafen gelangten. Neckarsulm hatten die Kanalbauarbeiten bereits 1920 erreicht und das zuvor vom natürlich verlaufenden Neckar geprägte Landschaftsbild verändert, das nun Neckarkanal durchschnitten wurde.

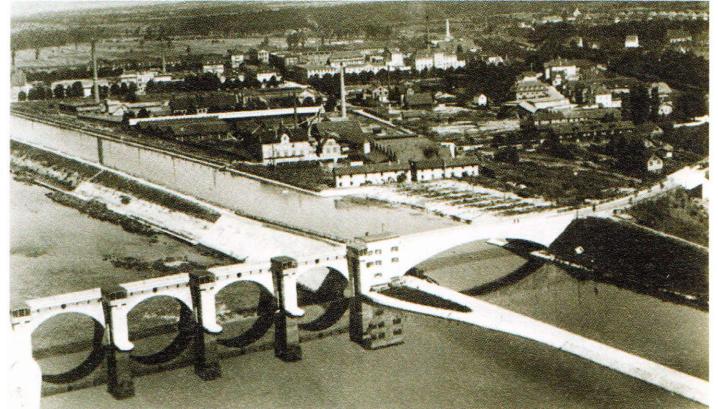
Die Anfänge des Neckarkanals

Das 1897 von württembergischen Städten und Unternehmen gegründete „Komitee zur Hebung der Neckarschiffahrt“ bildete 1916 mit badischen Wirtschaftsverbänden, der Stadt Mannheim und den Regierungen von Baden, Hessen und Württemberg den „Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Neckar und Donau“. Ziel war, die erste und kürzeste Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Donau zu schaffen. Entwürfe für den Neckarkanal wurden 1919 vorgelegt und die hohen Erwerbslosenzahlen nach dem Ersten Weltkrieg gaben möglicherweise den letzten Ausschlag für den Beginn dieses Bauprojekts, das vielen Menschen Arbeit geben würde. 1920 beschloss die Deutsche Nationalversammlung den Kanalbau, der von der Neckarbaudirektion unter Leitung von Otto Konz koordiniert und von Architekt Paul Bonatz mitgeplant wurde. Die Neckar-Aktiengesellschaft finanzierte das Projekt und erhielt dafür von 1935 bis 2034 die exklusiv-

ve wirtschaftliche Nutzung der Wasserkraftanlagen an den Staustufen. Das Kanalprojekt Mannheim bis Plochingen bestand aus den Bauabschnitten Mannheim–Heilbronn (113 km, 11 Staustufen, 11 Schleusen und 10 Wasserkraftwerke) und Heilbronn–Plochingen (89 km, 16 Staustufen, 16 Schleusen und 15 Wasserkraftwerke).

Der Bau des Teilstücks Neckarsulm-Kochendorf 1920 bis 1925

In Neckarsulm begannen Arbeiten für den Bau des Kanals mit Staustufe und Brücken wohl bereits 1920 – damals waren 300 Männer auf der Baustelle beschäftigt. 1921 entstand nördlich des Industriegebiets die 600 Meter lange städtische Anländestelle und ab 1924 begann die Umleitung des Neckars. Am 26. April 1925 füllte man den Kanal bei Kochendorf erstmals zur Probe; zugleich lief bei der Schiffswerft Anderssen das erste Motorlastschiff vom Stapel. Die zweite Probefüllung erfolgte am 17. Juni und bei der Gelegenheit transportierte man einen Teil des durch die neuen Brücken ersetzten Neckarstegs nach Untereisesheim. Zwei Monate später baute die Stadt bei der Anländestelle eine schwimmende Badeanstalt. Am 8. September schließlich wurde der Kanalabschnitt Neckarsulm–Kochendorf in Betrieb genommen, zugleich weihte die Jutespinnerei Spohn ihre eigene Anländestelle ein – das erste Schiff mit Jute legte an.



Blick auf den Neckarkanal, um 1935

1927 bereits zeigte sich ein weiterer Vorzug des Kanals, als es wegen starker Regenfälle zu einem außergewöhnlichen Hochwasser kam. Obwohl auch der Neckar über die Ufer getreten war, blieb die Stadt wegen des Kanals hochwasserfrei.

Die Einweihung des Kanalabschnitts Mannheim–Heilbronn 1935

Es sollte noch weitere zehn Jahre dauern, bis der 1. Bauabschnitt (Mannheim–Heilbronn) am 28. Juli 1935 eingeweiht wurde. In Heilbronn übergaben Reichsverkehrsminister Paul von Eltz-Rübenach und Mitglieder der württembergischen, hessischen und badischen Landesregierungen den 113 km langen Kanalabschnitt mit 11 Staustufen und 10 Kraftwerken seiner Bestimmung. Mit der Fertigstellung dieses Abschnittes konnten die großen Rheinschiffe direkt vom Rhein auf dem Neckar bis Heilbronn fahren, Württemberg war nun an die Großschiffahrt angeschlossen.

Auch Neckarsulm feierte: Die Stadt war beflaggt, die Firma Spohn stellte an ihrer Anländestelle ein Festzelt für ihre Belegschaft auf. Die am Nachmittag von Kochendorf eintreffenden Schiffe wurden mit Böllerschüssen, Sirenen, Musik und vom Jubel der Menschen begrüßt. Der Bau des Neckarkanals, der um Neckarsulm seit den 1920er Jahren das Landschaftsbild verändert hatte, beendete auch die Neckar-Flößerei und die 1878 be-

gonnene Kettenschleppschiffahrt. Die ausrangierten Kettenschlepper wurden im September 1935 in der Schiffswerft Anderssen abgewrackt. Neben den positiven Auswirkungen für die örtliche Industrie durch den verbesserten Transportweg führte der Kanalbau im benachbarten Obereisesheim unverhofft zur Verbesserung des Freizeitangebots: Wegen des Neckarkanalbaus war die Obereisesheimer Jugend zum Baden auf den Baggersee der Firma Freyer ausgewichen. Die Familie Freyer baute daraufhin ein Schwimmbecken und öffnete es 1933 für die Allgemeinheit.

Die Vollendung des Neckarkanals nach dem Zweiten Weltkrieg

In den Jahren 1949 bis 1968 schließlich wurde der Neckarkanal von Heilbronn bis Plochingen fortgesetzt und damit als Großschiffahrtsstraße bis Mannheim fertiggestellt. Von 1935 bis 2005 hat der Neckarkanal rund eine halbe Milliarde Tonnen Güter mehr getragen, als dies der unkanalisierte Neckar vermocht hätte. Seit 2007 laufen die Planungen zum weiteren Neckar ausbau. Bis 2020 soll der Kanal mit seinen 27 Schleusen für moderne Containerschiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern ausgebaut werden. Dafür müssen die Schleusen von 110 auf mindestens 140 Meter verlängert, Streckenabschnitte angepasst und Wendestellen ausgebaut werden.

Barbara Löslein



Das alte Neckarbett, um 1910