Historische Blätter

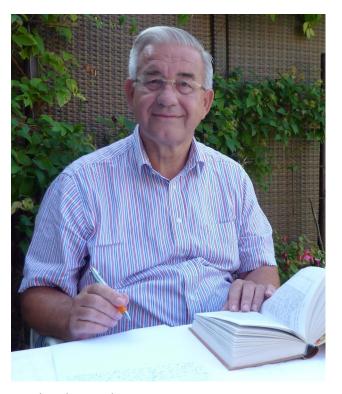
Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.

Heft 72, Oktober 2013



Gerhard Mannheim

Neckarsulm und der Neckar



Gerhard Mannheim Diplom-Psychologe Neckarsulm

Der Autor

Gerhard Mannheim ist am 27. März 1944 in Nürnberg geboren und ab dem 11. Lebensjahr in Stuttgart aufgewachsen. Nach dem Abitur studierte er an der Universität Tübingen Psychologie und war anschließend 35 Jahre lang im Psychologischen Dienst der Bundeswehr tätig.

Nachdem ihn sein Beruf ins Unterland geführt hatte, zog er 1981 mit der Ehefrau und den beiden Söhnen nach Neckarsulm. Aber Gerhard Mannheim fühlt sich hier nicht als "Zugereister", da er Neckarsulmer Vorfahren hat.

Private Ahnenforschung weckte auch das Interesse an der Stadtgeschichte. Jedoch ließen ihm die Berufstätigkeit, verschiedene Ehrenämter wie auch das regelmäßige Training als aktiver Turniertänzer mit Ehefrau Anneliese wenig Zeit für dieses Hobby.

Seit Eintritt in den Ruhestand kann er sich nun intensiver der Historie unserer Stadt widmen. Zum Thema "Neckarsulm und der Neckar" kam er durch die Anregung von Kurt Bauer, dem Vorsitzenden des Heimat- und Museumsvereins.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Die Neckarschifffahrt bis zum 19. Jahrhundert	3
Der Ausbau des Neckars zur Großschifffahrtsstraße	6
Die Fähre und der Neckarsteg	10
Die Flößerei auf dem Neckar	14
Die Neckarsulmer Schiffswerft	20

Herausgeber: Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.

Redaktion: Bernd Herrmann und Barbara Löslein

Gestaltung und Satz: Bernd Herrmann Druck: Welker-Druck, Neckarsulm

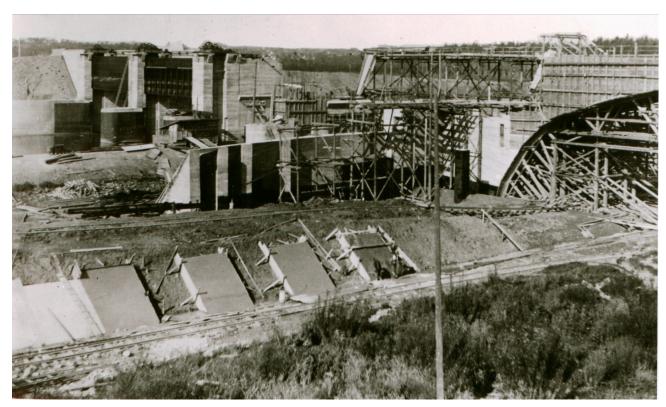


Abb. 4: Bau von Kanal und Wehrbrücke 1923

Der Ausbau des Neckars zur Großschifffahrtsstraße

Auch nach Einführung der Kettenschleppschifffahrt war die Größe der Lastkähne auf dem unteren Neckar begrenzt und die Güter mussten bei Mannheim von den größeren Rheinschiffen auf die kleineren Neckarboote umgeladen werden. Niedrigwasserperioden, wie sie gegen Ende des 19. Jahrhunderts häufig auftraten, zwangen zudem oft monatelang zur völligen Einstellung der Schifffahrt. Diese Nachteile wirkten sich zwangsläufig auf die Frachtkosten aus. Die Neckarschifffahrt verlor daher im stärker werdenden Wettbewerb mit der Eisenbahn, die mit besonders günstigen Frachttarifen warb, bis 1900 zunehmend an Bedeutung. Gleichzeitig benötigte die Industrie, deren Güterverkehr um 1900 stetig anwuchs, kostengünstige Transportmöglichkeiten auf dem Wasserweg, insbesondere für die Belieferung mit Kohle. Voraussetzung waren Wasserstraßen, die von großen Schiffen, wie sie auf dem Rhein verkehrten, befahren werden konnten.

Um die Jahrhundertwende 1900 setzte sich daher zunehmend die seit Jahrzehnten diskutierte und auch teilweise heftig bekämpfte Idee durch, den Neckar zu einer leistungsfähigen Großwasserstraße auszubauen.

Ein 1897 begründetes "Komitee für die Hebung der Neckarschiffahrt", 1903 in "Neckar-Donau-Kanal-Komitee" umbenannt, warb für die Kanalisierung des Neckars zwischen Mannheim und dem Stuttgarter Raum und auch für die Weiterführung der Wasserstraße über die Schwäbische Alb bis zur Donau bei Ulm. Das Neckar-Donau-Kanal-Komitee erreichte, dass die Neckaruferstaaten Württemberg, Baden und Hessen von 1904 bis 1911 ein Gutachten hinsichtlich der Kanalisierung des unteren Neckars von Mannheim bis Heilbronn erstellen ließen. Im Auftrag Württembergs, das an einer schiffbaren Wasserstraße bis zum Stuttgarter Raum interessiert war, erstellte Regierungsbaumeister Otto Konz von 1910 bis 1912 eine weitergehende Entwurfsplanung für die Kanalisierung des Neckars von Heilbronn bis Plochingen. Planung und Baubeginn verzögerten sich durch den Ersten Weltkrieg.

1921 schlossen das Deutsche Reich – der Neckar war nach der Weimarer Verfassung eine Reichswasserstraße – sowie die Länder Württemberg, Baden und Hessen einen Staatsvertrag, die Neckar-Donau-Wasserstraße von Mannheim nach Plochingen und später weiter von Plochingen nach Ulm zu verwirklichen. Die Durchführung des Ausbaus und seine Finanzierung oblagen der 1921 gegründeten Neckar AG; als Reichsbehörde fungierte die Neckar-Baudirektion in Stuttgart. Die Leitung der Baumaßnahmen hatte Otto Konz inne, der sowohl Vorstand der Neckar AG als auch Leiter der



Abb. 9: Wiesen zwischen Stadt und Neckar 1834

Die Karte zeigt Neckarsulm und den Neckar im Jahr 1834. Neckarsulm ist noch vollständig von Stadtmauern umschlossen. Zwischen dem Stadtschloss (oben rechts) und dem Neckar liegen Wiesen. Der

Weg vom oberen Tor führt zum Neckar und zur Fähre, der einzigen Verbindung zum Obereisesheimer Ufer.

Neckarsulm hat 2000 Einwohner.

Neckarsulmer Zeitungen berichten

22. Juni 1886: Die Neckarsulmer Werft baut Kettenschlepper für die "Mainkette"

Heute wurde der erste von den **3 Kettenschlep- pern**, welche auf der hiesigen Schiffswerfte für die Aktiengesellschaft "Mainkette" in Mainz gebaut werden, vom Stapel gelassen. Der im großen Ganzen nach demselben Prinzip wie die Neckarschlepper, in Einzelheiten und in der Form etwas zierlicher als letztere gebaute Schiffskörper wurde in Anwesenheit der Direktion der "Mainkette" und der "Kettenschleppschifffahrt" Heilbronn glücklich seinem Elemente übergeben; in den nächsten Wo-

chen wird die Montierung der von der Maschinenfabrik Gebr. Sachsenberg in Roßlau an der Elbe gelieferten Kessel und Maschinen vollends bewerkstelligt werden. Seine Probefahrt wird der Schlepper an der Neckarkette machen. Die 2 weiteren für die "Mainkette" bestimmten Schlepper sind soweit fertiggestellt, daß sie in 4, bzw. 8 Wochen vom Stapel gelassen werden können. Die "Mainkette" wird hienach die Schleppschifffahrt auf dem Main zunächst in Würzburg eröffnen.

25. Juni 1907: Die Einweihung des Neckarstegs bei Neckarsulm

Nun hat der längst ersehnte Steg, welcher den Neckar in weitem Bogen unterhalb der Unteren Neckarstraße hier überspannt, offiziell seine Weihe erhalten. Am Samstag fand die Einweihung in Gegenwart des Herrn Regierungspräsidenten von Kilbel statt, durch einen Akt an der Brücke selbst und dann durch ein Festessen im "Prinz Karl". Bei beiden Gelegenheiten waren Neckarsulmer und Obereisesheimer nebst Neckargartacher usw. in bester Harmonie vereinigt, durchdrungen von den Gefühlen der Freude über Fertigstellung eines wohlgelungenen Bauwerkes. Über die Feierlichkeit der Einweihung im einzelnen wird berichtet:

Nachdem die Etablissements der Neckarsulmer Fahrradwerke und der Gebr. Spohn unter dankenswerter Führung der Herren Direktor Banzhaf und Kommerzienrat Spohn besichtigt waren, nahm um 4 Uhr eine ansehnliche Festversammlung am Zugang des Steges auf Neckarsulmer Seite Aufstellung. Der Steg war mit Fahnen schön geschmückt. Gegen 4 Uhr kamen von Maulbronn her Herr Regierungspräsident von Kilbel und als weitere Gäste erschienen die Herren Oberregierungsrat Lang, Baurat Erhardt, Regierungsrat Haller, Oberbürgermeister Dr. Göbel, die Bauunternehmer: Baresel, Wälde usw. Ferner waren die bürgerlichen Kollegien von Neckarsulm, Obereisesheim und Neckargartach und eine ansehnliche Zahl von Bewohnern der hiesigen Stadt und der Umgebung

Nach der Begrüßung des Herrn Regierungspräsidenten und der übrigen auswärtigen Gäste begann der Eröffnungsakt.

Zunächst sprach Stadtbaumeister Schmid folgendes: Hochansehnliche Festversammlung!

Ein neues, weiteres Bindeglied zwischen den

Nachbarorten rechts und links des Neckars ist vollendet. Schlank in seinem Aufbau und doch solid ragt es in die Höhe, stolz lauschend dem Gemurmel der Wellen des Neckars, harrend des Verkehrs auf und unter ihm.

Mit dem Bau der Brücke wurde Mitte Oktober vorigen Jahres begonnen; mancherlei Hindernisse während der Ausführung verzögerten aber dessen Fertigstellung bis heute.

Auf 3 zierlichen Betonpfeilern ruht das eiserne Fachwerk, das in 2 Teilen von je 51 m Weite und 2 ½ m Breite die Fluten des Neckars überspannt. Seine Verkehrssicherheit wurde durch eine Probebelastung von 8 Ztr. Auf den qm oder ca. 2000 Zentner für den ganzen Steg dargetan.

Die Herstellungskosten wurden auf 56 000 Mk. veranschlagt, die wohl nicht überschritten werden.

Die Arbeiten zu demselben führten aus: die Firma Baresel Tiefbauunternehmung in Stuttgart die Gründung und Herstellung der Betonpfeiler. Die Maschinenfabrik Walde, Kade und Erat in Steinbach bei Hall die gesamte Eisenkonstruktion. Lorenz Vogt Unternehmer in Neckarsulm die Gehfläche aus Bimsbeton. Sägwerksbesitzer Knapp in Neckarsulm den Treppenbelag. Das Asphaltgeschäft Volz in Feuerbach die Asphaltierung und Malermeister Fell in Neckarsulm die Anstricharbeiten.

Sämtliche Arbeiten verliefen Gott sei Dank ohne jeden Unfall. Dank sei allen denen ausgesprochen, die bei der Ausführung dieser Arbeiten tätig mitgewirkt haben.

Möge der neue Steg als ein Wahrzeichen friedlicher, emsiger Arbeit, zur weiteren segensreichen Fortentwicklung unsere Stadt gesetzt sein und auch jederzeit nur dazu dienen. ...

5. Juli 1911: Das 158ste Schiff

Heute Mittag findet der Stapellauf des Lastschiffes "Georg" statt; 5000 Zentner netto Tragkraft, Länge 45 Meter, Breite 6,8 Meter, Höhe 1,25 Meter. Es ist dies das 158ste Schiff, welches von der Firma J. Anderssen, Schiffswerke und Kesselfabrik hier gebaut wird.

27. April 1925: Das erste motorisierte Neckarschiff / Die neue Werft in Bau

Die beiden letzten Tage brachten für Neckarsulm wichtige Ereignisse. Nachdem am Samstage mit der Füllung des Neckarkanals begonnen worden war, wurde gestern früh das erste Motorlastschiff auf dem Neckar vom Stapel gelassen. Trotz des strömenden Regens hatten sich sehr zahlreiche Zuschauer am Neckarufer eingefunden. Kurz vor 11 Uhr fanden sich die Herren der Strombaudirektion und des Neckarbauamtes ein und wenige Minuten später taufte Herr Anderssen, auf dessen Werft das stattliche Schiff erstellt worden war, das erste Fahrzeug, das den Neckarkanal hinabfahren durfte, mit einer kurzen Ansprache.

Ein schneidiges Kommando, die Taue werden gelöst, das Schiff gleitet schnell in die Fluten! Die hölzerne Behilfsbrücke, die den Verkehr zwischen den beiden Ufern des Kanals vermittelte, wurde abgebrochen und gegen 2 Uhr fuhr das Schiff, das den Gebrüdern Götz in Neckarsteinach gehört, geschmückt mit der Flagge der Besitzer und der deutschen Seeflagge den Kanal hinunter, um bei Kochendorf durchgeschleust und den Neckar abwärts nach Neckarsteinach zu fahren.

Das Schiff hat eine Länge von 46 Meter, eine Breite von 6,85 Meter und mißt an seiner niedersten Stelle, in der Mitte der Seite 1,45 Meter. Seine Tragkraft beträgt 350 Tonnen. Es ist nach den neuesten Erfahrungen der Schiffsbautechnik konstru-

iert und ist das **erste Neckarschiff**, das einen Motor und somit **Eigenbewegung** besitzt. Um dem Schiff die Möglichkeit zu geben, stromlose Stellen bei Wind rasch und günstig passieren zu können, wurde ihm ein Rohölmotor der Motorenwerke Mannheim (früher Benz) mit 16 Pferdestärken eingebaut. Tanks für Wasserbalast sorgen dafür, daß der Propeller des Motors, auch wenn das Schiff leer ist, genügend tief im Wasser liegt, um wirksam sein zu können. Die Wohnräume sind wirklich behaglich und geschmackvoll eingerichtet und reizen zur Mitfahrt.

Es ist das letzte Schiff, das die **jetzige** Werft Anderssen verläßt; denn etwas weiter kanalaufwärts, direkt unterhalb der neuen Neckarsulmer Brücke, ist die **neue Werft** schon in Bau. Sie wird unserer Zeit entsprechend gebaut; auf mächtigen Eisenbetonunterlagen werden Schienen liegen, auf denen Rollwagen die Schiffskörper direkt vom Wasser zur Reparatur auf die Werft oder zur ersten Reise in die Fluten des Kanals führen werden.

So bildet die Abfahrt dieses Schiffes einen denkwürdigen Augenblick. Möge es gut reisen und seine Schwestern im Rhein grüßen vom Schwabenland, das durch den Neckarkanal möglichst bald einen vollen Anschluß an das deutsche Wasserverkehrsnetz zu bekommen hofft!