

Historische Blätter

Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.

Heft 88, November 2022



Joachim Hennze

Neckarsulm und seine Region
Veränderungen im Verkehrswesen
zu Wasser und auf der Schiene

Der Autor



Joachim Hennze

Geboren 1957, Abitur 1976 in Pforzheim. Studium der Geschichte, Kunstgeschichte und Volkskunde in Erlangen und Freiburg. 1982 Abschluss als Magister Artium, 1986 Abschluss Dr. phil.

Arbeitete 1987 bis 1988 für das Landesdenkmalamt Baden-Württemberg, zwischen 1988 und 2003 in den Museen Würth/ Gaisbach und Städtische Museen/ Heilbronn. Seit 2004 Leiter der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Heilbronn.

Zahlreiche **Veröffentlichungen** zwischen 1991 und 2022

Vgl. hierzu:
https://de.wikipedia.org/wiki/Joachim_Henneze

Impressum

Herausgeber

Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.

Redaktion

Bernd Herrmann

Satz und Gestaltung

wortschmiede **b** Bernd Herrmann, Neckarsulm

Druck

Welker-Druck, Neckarsulm

Mitglied

beim Museumsverband Baden-Württemberg, dem Schwäbischen Heimatbund, dem Historischen Verein Heilbronn, dem Historischen Verein für Württembergisch-Franken sowie ICOM (International Council of the Museums).

Forschungsgebiete

- Architekturgeschichte in Süddeutschland zwischen 1500 und 1980,
- Wirtschafts- und Regionalgeschichte Südwestdeutschlands,
- Schifffahrts- und Verkehrsgeschichte Süddeutschlands,
- Volkskunde Badens, Württembergs und Frankens,
- Stadtgeschichte des 16. bis 19. Jahrhunderts im Raum Heilbronn
- sowie mitteleuropäische Kunstgeschichte des 17. bis 19. Jahrhunderts.

Titelseite *Abb. 1: Neckarsulm zur Zeit des Dampfschiffs nach 1841*



Abb. 4: Heilbronn um 1840 von Nordwesten mit dem 1821 fertiggestellten Wilhelmskanal

Der Historiker Hans Heiman referierte 1907 die drei wichtigen Artikel, die in Wien für den Neckar festgelegt worden sind:

- *Erstens: Die Schifffahrt auf dem Neckar bis zur Mündung desselben genießt dieselbe Freiheit wie sie für den Rhein bestimmt ist.*
- *Zweitens: Stapel und gezwungener Umschlag sind aufzuheben, jedem qualifizierten Schiffer steht es frei, den ganzen Neckar zu befahren.*
- *Drittens: die bestehenden Neckarzölle sind nicht zu erhöhen, sondern auf den Stand von 1802 zu setzen.*

Stapelrecht meinte, dass Waren an einem bestimmten Platz abgeladen und für eine gewisse Zeit zum Verkauf ausgestellt werden mussten, ehe man sie verschiffen durfte. *Gezwungener Umschlag* bedeutete das Verladen von Schiff zu Schiff, was einerseits Arbeitsplätze bedeutete, andererseits auch Kostensteigerungen verursachte.

Konsequenterweise sollten nun die Stapel Mannheims und Heilbronnns fallen, danach auch der von

Mainz. Baden mit seinem wichtigen Wirtschaftsstandort Mannheim hemmte diese Vorgaben, Württemberg mit seiner 1803 gewonnenen Handelsstadt Heilbronn wollte den Wiener Vorgaben mit aller Deutlichkeit folgen, allein um die Position von Stuttgarts Hafen Cannstatt zu stärken.

Die Jahre zwischen 1815 und 1831 waren eine Zeit des Hauens und Stechens zwischen den beteiligten Ländern, den Großherzogtümern Baden und Hessen und dem Königreich Württemberg.

König Wilhelm I. von Württemberg machte 1818 Nägel mit Köpfen, indem er vorbei an Heilbronns alten Mühlwehren eine durchgängige Schiffspassage bauen ließ. 1819 bis 1821 baute der Stuttgarter Wasserbaudirektor Karl August Friedrich von Duttenhofer den nach dem König benannten Wilhelmskanal. Dessen Kernstück ist die steinerne Kammerschleuse mit ihren Toren aus Gusseisen und Eichenbalken, heute das älteste erhaltene technische Kulturdenkmal Nordwürttembergs.

Das Großherzogtum Baden setzte vor allem auf die Schifffahrt auf dem Hauptstrom Rhein und spielte



Abb. 17: Bahnhof Neckarsulm von 1866, hier Ansicht von 1897 mit Hagelschäden

Großherzog Friedrich I. von Baden genehmigte letztendlich den Streckenverlauf von Mosbach über Seckach, Osterburken, Boxberg, Lauda und Gerlachsheim. Dies lag vermutlich an den günstigeren Baukosten aber auch an geopolitischen Gründen. Hätte nämlich das Königreich Württemberg eine Bahn von Heilbronn über Mergentheim nach Würzburg projektiert und trassiert, wären wirtschaftliche Interessen der Badener bedroht gewesen.

Die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen zogen nach. Auf württembergischer Seite plante und baute Baurat Carl Julius Abel (1818–1883) derweil die neue Strecke von Heilbronn über Neckarsulm und Kochendorf nach Jagstfeld für die Jahre 1863 bis 1866. In Neckarsulm konnte ein neues prächtiges Empfangsgebäude aus der Feder von Bahnbauinspektor Conrad Schurr (1827–1875) am 11. September 1866 in Dienst gestellt werden.

Zur selben Zeit projektierte und baute die Staats-Eisenbahn die Strecke, die heute als „Untere Jagsttalbahn“ bekannt ist. Sie verlässt in Jagstfeld das Neckartal, folgt dem Verlauf der Jagst bis Möckmühl, wechselt dann ins Seckachtal und trifft nach 38 Kilometern in Osterburken auf die Odenwaldbahn. Sie konnte 1869 eröffnet werden.

Am Beispiel der gesamten Strecke von Jagstfeld nach Würzburg (*Frankenbahn*) lässt sich auch das Denken der damaligen Ingenieure gut nachvollziehen. Damals konnte kein Planer einen schnurgeraden und schnellen Schienenweg zwischen Städten kostengünstig umsetzen, denn Höhenunterschiede und gewundene Talverläufe gaben die Richtung der Planung vor. *Kunstabauten*, wie man in jenen Jahren Tunnel und Brücken nannte, verteuerten den Ausbau über Gebühr. Die württembergische Nordbahn von Ludwigsburg bis Neckarsulm und Jagstfeld verläuft deshalb bequem am Rand des Neckartals und muss lediglich zwischen Kirchheim und Lauffen einen Tunnel durchfahren. In Jagstfeld verlässt die Strecke das Neckartal und wechselt zuerst ins Jagsttal und hinter Möckmühl ins schmälere Seckachtal, um schließlich bei Adelsheim ins schmale Kirnautal abzuzweigen. Danach zwingt die Topographie sie zwischen Eubigheim und Uiffingen in einen Tunnel und zu einer Richtungsänderung. Nachdem sie in 367 Meter ü. NHN die Wasserscheide zwischen Jagst und Tauber passiert hat, passt sie sich dem Lauf von Umpfer- und Taubertal an, um nördlich Laudas ihren Weg über Wittighausen in Richtung Maintal zu nehmen. Fährt der heutige Bahnkunde auf dieser Strecke im scheinbaren *Schneckentempo* sollte er immer daran denken, wie alt diese Trasse schon ist.