

## **De geschiedenis van de sleepvaart op de Neckar.**

Door: Jos Hubens, ambassadeur De Binnenvaart.

De Neckar is een van de mooiste zijrivieren van de Rijn. Na 367 kilometer mondt de rivier in Mannheim uit bij Rijnkilometer 428,20. Van Mannheim, met Neckarkilometer nul, tot Plochingen kilometer 202 is de rivier gekanaliseerd en bevaarbaar voor schepen van 105 meter lang en 11,45 meter breed.

Van Mannheim naar Plochingen liggen zevenentwintig stuwen, daarnaast grotendeels uitgevoerd met tweesluizen van 110 meter lang en 12 meter breed, met een totaal hoogteverschil van 160,70 meter. Het 113 kilometer lange traject van Mannheim naar Heilbronn is na veertien jaren bouwtijd geopend in 1935. De verdere kanalisering van Heilbronn naar Plochingen was al in de jaren twintig van de vorige eeuw aangevangen. Het kwam echter stil te liggen door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. In 1949 werd de kanalisering weer opgenomen, 89 kilometer lang met in totaal 16 stuwen, met twaalf stuks dubbele sluisen en vier enkele sluisen. Al op 31 maart 1958 kon de haven van Stuttgart geopend worden. Het resterende traject van veertien kilometer naar Plochingen werd tien jaar later in 1968 in bedrijf genomen.

### **Jagen**

Begonnen werd met slepen op de Neckar in stroom opwaartse richting, door middel van jagen. Dit betekent dat de schepen, door touwen (jaaglijn) die naar de oever voerden, op het jaagpad voorwaarts werden getrokken. Tot in de achttiende eeuw nog dikwijls door mensen, toen de schepen groter werden, werd dit uitsluitend nog door paarden gedaan. Na het aanleggen van spoorlijnen kwam de sleepvaart op de Neckar grotendeels stil te liggen.

### **Kettingsleepvaart**

Om de monopolie van de spoorwegen te doorbreken was men in Heilbronn op zoek naar mogelijkheden om het transport van goederen opnieuw via de Neckar te laten vervoeren. Men gebruikte daarvoor de ervaringen die al op andere Europese rivieren waren opgedaan met de kettingsleepvaart. In 1877 werd daarvoor de Schlepsschiffahrt auf dem Neckar A.G. (S.a.d.N.) opgericht. De eerste voorzitter was de heer L. Link uit Heilbronn. Deze naam komt later terug op een van de motorsleepboten van de S.a.d.N.

Van maart tot en met april 1878 werd een 115 kilometer lange ketting op de bodem van de Neckar gelegd van Heilbronn naar Mannheim en de Sächische Dampfschiffahrts- und Maschinenbaugesellschaft in Dresden, aan de Elbe, kreeg opdracht voor de eerste vier kettingsleepboten. De assemblage daarvan vond plaats op de scheepswerf in Neckarsulm. De afmetingen van de Neckar kettingsleepboten waren 42 meter lang, 6,50 meter breed en met een diepgang van zevenenveertig centimeter. Het casco gebouwd van ijzer met dekken van hout. De voortstuwing kwam van een stoommachine van 110 pk die twee kettinglieren in beweging bracht. In mei 1878 werd door de S.a.d.N. de eerste kettingsleepboot Nr.I in de vaart genomen. De eerste sleeptrein, van Mannheim naar Heilbronn, bestond uit negen sleepschepen met totaal 360 ton aan vervoerde lading. Nog in het zelfde jaar 1878 werden de overige van de vier bestelde sleepboten Nr.II tot en met Nr.IV in gebruik genomen.

Gesleept werd alleen stroomopwaarts, stroomafwaarts werd gesteeld, eventueel bij gunstige wind ondersteund door zeilen. In het jaar 1880 werd de kettingsleepboot Nr.V, in 1884 Nr.VI en in 1886 Nr.VII in de vaart genomen. De bouw van twee laatste kettingboten werd uitgevoerd in eigen regie van de S.a.d.N., die in 1879 de scheepswerf in Neckarsulm had overgenomen.

### **Verlengd**

In 1890 werd de ketting met twaalf kilometer verlengd naar de cement fabriek van Lauffen, nadat eerst de Wilhelm-kanaalsluis in Heilbronn (gebouwd in 1821) in 1884 vergroot was naar 48 meter lengte en een doorvaartbreedte van zeven meter, voor de kettingsleepboten.

Tijdens de kanalisering van de Neckar, van 1921 tot 1935, werd de ene na de andere kettingsleepboot uit de vaart genomen. De kettingsleepvaart werd op 1 januari 1936 opgeheven, de kettingsleepboten hadden hun plicht na volle tevredenheid uitgevoerd. De sleepopdrachten werden door stoomschroefsleepboten en later door motorsleepboten overgenomen, die de sleepschepen nu ook stroomafwaarts moest slepen. Het sleepmonopolie van de S.a.d.N. kwam daarmee te vervallen.

### **Schroefsleepvaart**

Na de bouw van de eerste sluisen in Schwabenheim en Kochendorf werden twee kettingsleepboten stilgelegd en vervangen door stoomschroefsleepboten. Deze Neckar I en II versleepten eerst van Schwabenheim tot Heidelberg en van Kochendorf tot Heilbronn de Neckarkähne. Door de steeds verder doorgevoerde kanalisering nam de kettingsleepvaart af en kwam de schroefsleepvaart steeds meer in opkomst.

Tot de opening van de gekanaliseerde Neckar tot Heilbronn in 1935 volgden vier nieuwgebouwde motorschroefsleepboten: de Neckar II tot en met Neckar VI. Tot het jaar 1938 werden door de S.a.d.N. nog drie nieuwe sleepboten Neckar VII tot Neckar IX in de vaart gebracht.

In 1938 komt het tot een samenvoeging van de S.a.d.N. en de in die tijd enige rederij op de Neckar: Reederei Schwaben. Deze rederij was in 1918 al opgericht met in vooruitzicht een gekanaliseerde Neckar en daarmee het vervoer van gedolven zout uit de mijnen. Dit was op initiatief van Königlich Württembergischen Fiskus samen met de Firma Franz Haniel und Cie, uit Duisburg en de Salzwerte Heilbronn AG. Haniel stelde daarbij drie sleepschepen ter beschikking voor het vervoer van het zout. In 1935 bestond de Schwaben sleepschepenvloot uit zeven Rijn-Hernekanaal type schepen, van 80 bij 9,50 meter en circa 1350 ton, de Schwaben 2, 3, 4, 5, 6, 8, en 9. In 1938 verhuisde rederij Schwaben van Mannheim naar Heilbronn.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft Reederei Schwaben grote verliezen geleden. In het voorjaar van 1946 was de Neckar zover geruimd dat de scheepvaart weer op gang kwam. In de jaren vijftig werden niet alleen de verloren gegane schepen vervangen, maar werd ook rekening gehouden met de verdere kanalisering van de Neckar tot Stuttgart. Van 1956 tot 1959 kwamen vier motorsleepboten, de Neckar XI tot Neckar XIV, in de vaart. Tot ver na de Tweede Wereldoorlog beheersten de slepen nog het beeld van de Neckar scheepvaart. In 1972 neemt Reederei Schwaben alle aandelen van de S.a.d.N. AG over en de zes motorsleepboten werden toegevoegd aan de vloot van Reederei Schwaben.

### **Neckar XIV**

Het casco van de Neckar XIV, ENI nummer: 04700190, werd in 1959 gebouwd bij de scheepswerf; Oberweser Dampfschiffahrts GmbH in Hameln aan de Weser. De afbouw werd onder eigen beheer door de S.a.d.N. in Heilbronn gedaan. De afmetingen zijn 20.14 meter lang, 5.00 meter breed met een vermogen van 280 pk met een direct omkeerbare MWM, type: RH435SU, dieselmotor.

In september 1983 voerde zij haar alle laatste sleepreis op de Neckar uit. Daarna is Neckar XIV in fases omgebouwd naar hulpsleepboot en directievaartuig.

In 2022 werd stichting De Binnenvaart benaderd door walkapitein Roger Staudt van Reederei Schwaben om de Neckar XIV over te nemen en toe te voegen aan de vloot historische schepen van stichting De Binnenvaart.

Na diverse gesprekken en bezichtiging kwamen wij tot overeenstemming. De koopprijs is een symbolisch bedrag, met de restrictie dat de Neckar XIV haar naam en kleurstelling zal moeten behouden. Na inspectie door de Schiffs Untersuchungs Kommission uit Mannheim bij scheepswerf Josef Braun KG in Speyer voor het verkrijgen van een nieuw Certificaat van Onderzoek. De historische sleepboot is daarna, op eigen kracht, naar Dordrecht gevaren en op 19 mei 2023 afgemeerd langs de Fransemotor Marot. Wij zijn Reederei Schwaben zeer erkentelijk voor de prettige ontvangst in Heilbronn en de coulante opstelling tijdens de besprekingen. In het bijzonder Roger Staudt verdient

een woord van dank voor zijn tomeloze inzet tijdens de gehele operatie. Op 6 juli 2023 vindt een officiële overdracht plaats door middel van een vlaggenoverdracht.

De Neckar XIV is het zesde vaartuig en een waardevolle aanvulling, van het ensemble van het Binnenvaartmuseum in Dordrecht.

Fotobijschriften:

De laatste sleepboot van de Neckar, de Neckar XIV met het sleepschip Schwaben 4, ex WTAG 149, in de opvaart, beneden de sluis van Gundelsheim, met op de achtergrond Burg Horneck. Fotoarchief: Jos Hubens

Een van de zeven Neckar kettingsleepboten met sleep in de opvaart in Heilbronn omstreeks 1902. Fotoarchief: Jos Hubens





