

1. Lauffen, von Louis Wolf, Steindruck um 1830–40

## Der Neckar in Lauffen

Wandlungen einer Flußlandschaft

Von Martin Eckoldt

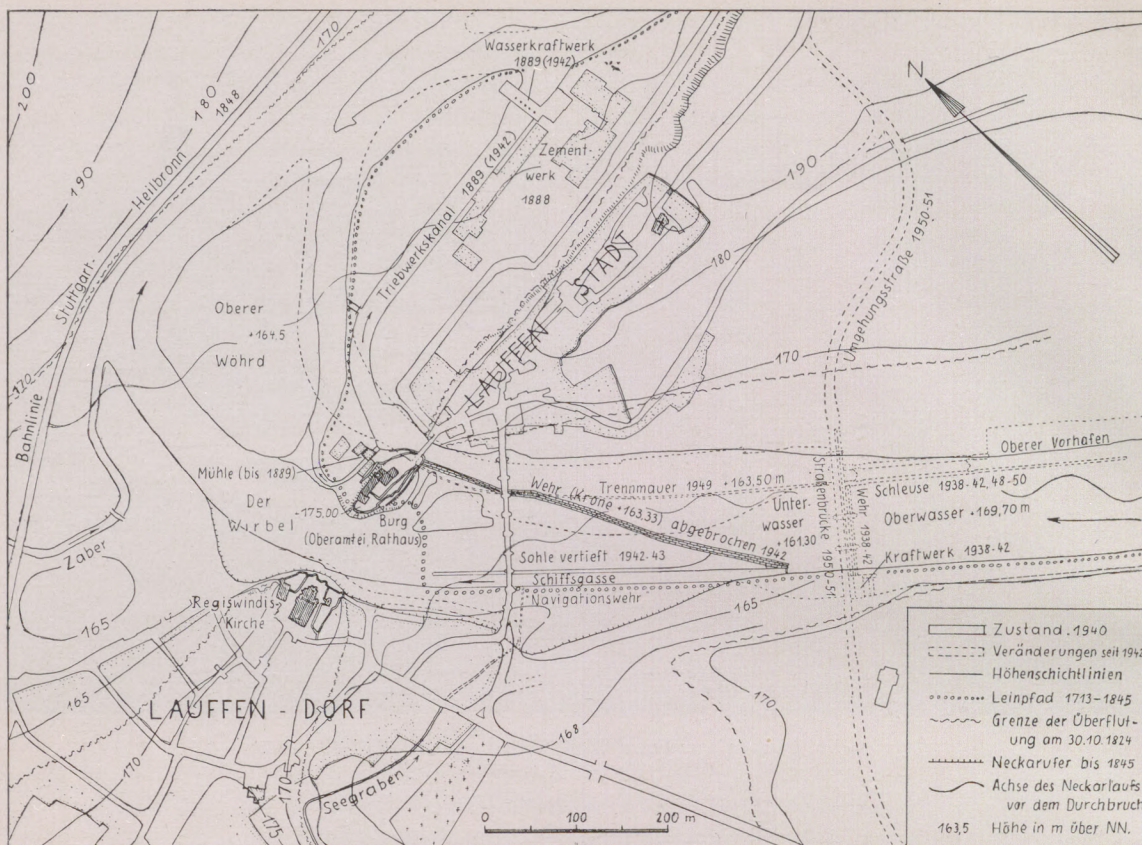
Das unvergleichliche Stadtbild Lauffens mit seiner burggekrönten Felseninsel im Neckar, der am linken Ufer die hochgelegene Regiswindis-Kirche, rechts aber die schmale hochragende Altstadt mit ihren Mauern gegenübertritt, ist so eng mit dem Neckar verbunden, ja eigentlich durch den Fluß bedingt, daß es wohl angemessen ist, einmal das Werden dieses anziehenden Stückes Flußlandschaft zu verfolgen.

Längst ist bekannt, daß die Felsenbildungen auf beiden Seiten des Flusses und die Insel Teile eines ehemals zusammenhängenden Felsenriegels sind. Er war nach seinen noch stehenden Teilen an der engsten Stelle zuletzt wohl nicht mehr als etwa 35 m breit. Der Neckar floß in dieser Zeit in der weit ausholenden alten Talschleife, die noch jetzt gut erkennbar als sumpfige Wiese um die linksufrige Fortsetzung

jenes Felsenriegels, den sogenannten Seigenberg, herumzieht, an den Außenbögen von steilen Prallhängen begleitet (Abb. 3). Der Verlauf der Höhenschichtlinien läßt deutlich das Umbiegen des alten Flußlaufes nach links vor dem damals noch vorhandenen Felsenriegel erkennen.

Die Kenntnis dieser Flußverlegung muß sehr alt sein. Schon das Württembergische Jahrbuch von 1822 schreibt<sup>1</sup>: „Merkwürdig ist, daß die Sage von diesem früheren Zustande und dem darauf erfolgten Durchbruche bis auf die neuesten Zeiten sich unter dem Volk erhalten hat, und zum Beweis von dem, auf den ersten Anblick sehr unwahrscheinlichen, früheren Lauf des Flusses dient der Umstand, daß er noch jetzt bei etwas größeren Überschwemmungen nach dem alten Bette austritt. Aber nicht bloß durch Natur





2. Lageplan von Lauffen

und Sage, sondern auch durch hystorische Documente wird obige Vermuthung bestätigt. In dem alten Klosterlagerbuch von Lauffen findet sich noch die Anzeige von Mühlen, welche an dem nun verlassenem Bette, zwischen dem See und dem Neckar gestanden hatten.“

Abgegangene Mühlen können aber sicher nicht als Beweis für den alten Neckarlauf herangezogen werden; denn in der Zeit, in welcher der Neckar noch in seinem alten Bette floß, gab es noch keine Wassermühlen. Dafür hat sich die Erfahrung, daß sich der Neckar bei Hochwasser zuweilen noch seines alten Bettes bedient, kurze Zeit später, allerdings jetzt zum letzten Male, erneut bestätigt, nämlich bei dem großen Hochwasser vom 30. Oktober 1824.

Der alte Flußlauf ist etwa 7,2 km lang. Nach der Höhe der Muschelkalkfelsen auf beiden Seiten des alten Neckarbettes muß vor dem Durchbruch an dem engen Flaschenhals ein Wasserspiegelunterschied von etwa 5,40 m geherrscht haben<sup>2</sup>. Bei der klüftigen

Beschaffenheit des Muschelkalks, der den Felsenriegel bildete, muß das starke Druckgefälle Anlaß gegeben haben, daß ein ständig zunehmender Wasserstrom den kürzeren Weg durch den Felsenriegel hindurch suchte. Das Neckarwasser ist also – zuerst in geringer Menge, später wahrscheinlich zeitweise ganz – versunken, wie jetzt das der Donau bei Tuttlingen; nur war der Weg bis zum Wiederaustritt hier viel kürzer. Dazu kam, daß der tiefliegende Flußlauf im Norden den Felsenriegel unterspülte. Schließlich wird ein besonders großes Hochwasser den unterhöhlten Felsenbau zum Einsturz gebracht haben. – An der Durchbruchsstelle war zunächst ein Wasserfall geblieben, der sich allmählich zur Stromschnelle abflachte. Sie muß in der Zeit, als Lauffen gegründet wurde, noch auffällig gewesen sein; sonst hätte man den Ort nicht nach ihr genannt. Bekanntlich gibt es im südlichen deutschen Sprachgebiet eine ganze Reihe von Orten – und es sind durchweg sehr alte Orte –, die nach einer Stromschnelle oder einem Wasserfall „Lauffen“



o. ä. heißen. Das germanische Wort (hlaup, ahd. louf) bedeutet ursprünglich etwa das, was wir hüpfen, springen nennen.

Die Gewalt des stürzenden und schießenden Wassers war so groß, daß sie „jene, den Schiffen und Flößern wohlbekannte Tiefe auswühlte, welche der Wirbel genannt und von dem Volke für unergründlich gehalten wird“<sup>3</sup>. (Vgl. Lageplan Abb. 2.)

In der Sohle des Neckars war bei dem Durchbruch zunächst eine Stufe entstanden; da jeder Fluß das Bestreben zeigt, solche Abstürze auszugleichen, grub er sich oberhalb des Durchbruchs im Laufe der Zeit um etwa 70 cm ein, während unterhalb von Lauffen eine 4,50 m mächtige Schicht Sand und Kies abgelagert wurde<sup>2</sup>. Auf ihr konnte jetzt auch der Fluß die beiden schönen großen, noch jetzt dicht mit Auewald bestandenen Inseln bilden. Es sind die einzigen natürlichen Neckarinseln, die noch vorhanden sind. Die Auflandung pflanzte sich selbstverständlich auch in den alten Lauf, in das nunmehrige Zabertal hinein aufwärts, fort, wie sich das im Jahre 1820 an einem noch zu schildernden Vorgang zeigte.

Der durchgebrochene Fluß stieß jetzt nördlich des Durchbruchs nahezu senkrecht auf den Prallhang seines früheren Laufes; dieser Steilhang wurde dadurch im Lauf der Zeit um 30 m nach Norden zurückgedrängt<sup>2</sup>. Immer noch ist aber die Krümmung beim Einbiegen in den alten Lauf eine der stärksten am Neckar; sie hat bei der Entwurfsbearbeitung für die Kanalisierung erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Der alte Lauf wirkte sich noch in der ungewöhnlich großen Breite des Neckars oberhalb des Durchbruchs (220 m) aus. Auf Abb. 2 ist das alte linke Ufer eingezeichnet. Sonst wuchs der alte Lauf zu.

Nach pollenanalytischen Untersuchungen des Torfes, der sich in der alten Flußschlinge befindet und sich dort erst gebildet haben kann, nachdem die Schlinge nicht mehr durchströmt wurde, muß der Durchbruch etwa 4000 v. Chr. erfolgt sein<sup>2</sup>. Die Einwanderung von sesshaften Ackerbauern, den „Bandkeramikern“, in das vorher nur von schweifenden Jäger- und Fischerhorden bewohnte Neckarland erfolgte (nach freundlicher Mitteilung von Prof. Paret) wohl im 4. Jahrtausend; die Lage ihrer bisher bekannten Ansiedlungen ist auf Abb. 3 eingezeichnet<sup>7</sup>. Der große Neckardurchbruch bei Lauffen kann also Augenzeugen gehabt haben; es ist aber wenig wahrscheinlich, daß sich die Kunde von diesem Ereignis unmittelbar durch Überlieferung erhalten hat.

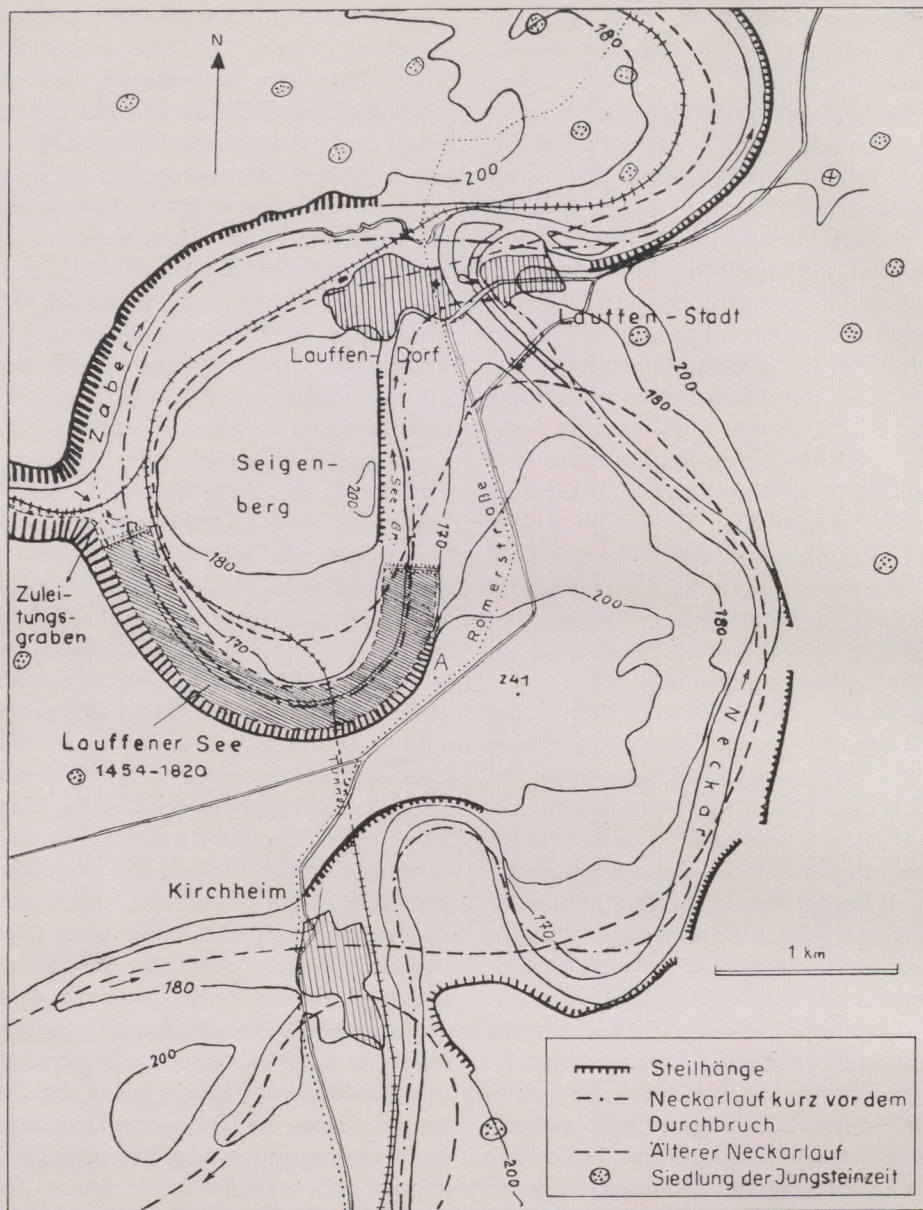
Wenn die Römer, die die Gegend etwa von 90 bis 260 n. Chr. besetzt hielten, durchgehende Schifffahrt auf dem Neckar betrieben haben, wofür vielleicht

ein 1779 bei Marbach gefundener Weihestein Zeugnis ablegt, werden sie Mühe gehabt haben, ihre Schiffe über die Stromschnelle hinwegzubringen. Jedenfalls konnten sie die Durchbruchstelle von der Straße aus bewundern, die, wie auf Bild 3 eingezeichnet, am linken Ufer hinzog, und die Kastele Walheim und Böckingen verband<sup>8</sup>. Von der Höhe nördlich des Durchbruchs eröffnete sich ein ganz ähnliches Landschaftsbild, wie es 1700 Jahre später der Zeichner des Bildes 1 festhielt, nur daß die Gebäude fehlten und der Burgfelsen mit dem rechten Ufer (im Bild links) noch zusammenhing. Er ragte damals wie eine Bastion in den 200 m breiten Fluß hinein, so daß nur eine 70 m breite Lücke frei blieb.

Zu einer Ansiedlung reizte das Gebiet am Neckardurchbruch erst die Alamannen, die das Urdorf am linken Ufer um 300 bis 400 n. Chr. gründeten<sup>4</sup>. Sie fanden hier ein geräumiges, ziemlich ebenes und hochwasserfrei gelegenes Gelände unmittelbar am Wasser, das für Haushaltung, Landwirtschaft und später auch Handwerk gleich vorteilhaft war. Günstig war auch, daß hier Fischerei betrieben werden konnte und daß der Neckar oberhalb des Durchbruchs zwar reißend, aber breit und flach dahinströmte und daher leicht zu überschreiten war. Der Platz war also wie geschaffen für einen Neckarübergang. Die ursprüngliche Furt wurde später durch eine Fähre und danach durch eine Brücke abgelöst, kam aber von 1713 bis 1845 noch einmal in Gebrauch, indem der Leinpfad mit ihrer Hilfe hier den Fluß kreuzte (Abb. 2).

Daß Lauffen nach dem Jahr 700 Sitz eines fränkischen Gaugrafen wurde<sup>4</sup>, verdankt der Ort wohl in gleichem Maße dem Neckarübergang wie auch der Möglichkeit, ihn militärisch zu beherrschen, nämlich von den Felsen auf beiden Seiten des Durchbruchs aus. So ersahen die Grafen von Lauffen den weit in den Neckar vorspringenden Bergsporn für ihre Burg; offenbar haben sie ihn der leichteren Verteidigung wegen zur Insel gemacht, indem sie einen tiefen Graben in den schmalen Felsenriegel einbrachen. Wahrscheinlich erkannten die Ritter rasch auch die Möglichkeit, zur Verköstigung der Burginsassen eine Mühle zu errichten. Um die nötige Stauhöhe zu erzeugen, brauchte man nur möglichst viel Wasser in den Burggraben zu leiten; so konnte die Mühle zwischen ihm und dem Neckar ganz nahe an der Burg erbaut werden. Das Wasser wurde in den rechten Arm hineingeleitet, indem man auf dem Felsengrund der Stromschnelle ein Schöpfwehr schräg flussaufwärts vorstreckte. Es hat wohl zuerst nur einen Teil der Flußbreite überspannt, so daß immer noch Platz für die Durchfahrt von Schiffen blieb. Freilich wurde das





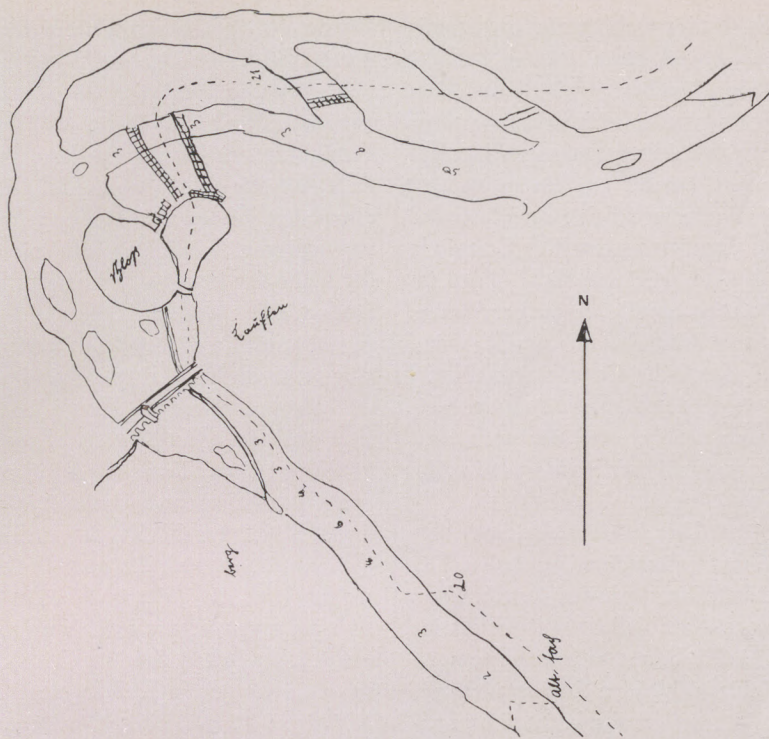
3. Übersichtsplan des alten Neckarlaus bei Lauffen

Wasser oberhalb des Wehres nunmehr so tief, daß man die Furt nicht mehr benützen konnte. So wurde denn wohl damals die Fähre eingerichtet, die nach der Oberamtsbeschreibung<sup>3</sup> bis zur Erbauung der Brücke bestand, „welche samt zugehörigen Frucht- und Wein-Zehnten den Pfaffen und dem Heiligen der Pfarrkirche gehörte; sie wurden wegen täglichen Streites, der zwischen dem Fergen und dem Hofwartischen Gesinde deshalb vorfiel, im Jahre 1358

durch einen Vertrag, welchen der Bischof von Würzburg vermittelte, an Albrecht Hofwart für „stattliche Güter und Gefälle“ verkauft. Geistliche, Studenten, Schüler und Weiber mußte der Ferge zollfrei überführen“.

Der alte verlassene Neckarlauf gewann noch einmal Bedeutung, als ein beachtliches Stück von ihm mittels zweier Dämme (siehe den Lageplan Abb. 3) zur Anlage eines Sees ausgenützt wurde. Dies geschah unter





4. Ausschnitt aus dem Plan Heinrich Schickhardts für die Schiffbarmachung des Neckars 1598 (Württ. Hauptstaatsarchiv Stuttgart). Gestrichelt: geplante Schifffahrtsstraße. Zahlen 2, 3, 4 .... Tiefen in Fuß. 20, 21: Lage von Schleusen

Graf Ulrich im Jahre 1454<sup>1</sup>. Das Wasser wurde aus der Zaber mit einem Graben hergeleitet und konnte zum Abfischen durch beide Dämme wieder abgelassen werden. Diese Einrichtung sowie das zugehörige Seehaus hat Jacob Rammingen 1596 auf einem schönen farbigen Plan dargestellt, den er mit Plänen der anderen Seen des Landes für Herzog Friedrich zu einem „Seeh-Buch“ zusammenstellte. Diese Kostbarkeit befindet sich jetzt in der Handschriftenabteilung der Landesbibliothek Stuttgart. – Der See war der größte von Altwürttemberg: „Nach dem Landbuch von 1623 war er der schönste und lustigste See im ganzen Land, 226½ Morgen groß und mit 12 700 Kärpflein besetzt“<sup>3</sup>. Durch seine schmale gekrümmte Form erinnerte er aber doch mehr an einen Fluß, wodurch die Vorstellung, hier den ursprünglichen Neckarlauf vor sich zu haben, genährt worden sein mag. Der See war durch einen reichlichen Ertrag an Fischen und eine ergiebige Jagd auf Wassergeflügel berühmt. Trotzdem führte der Wunsch, das Gelände besser auszunützen, im Jahre 1820 dazu, den See trockenzulegen, womit auch der Anlaß des endemischen (in der Gegend häufigen) Fiebers, das beim

„Ausschlagen“ des Sees ausbrach, behoben werden sollte<sup>3</sup>. Beim Öffnen des der Zaber zu gelegenen Dammes fand man etwa einen Meter unter der seitherigen Abflußrinne eine ältere, woraus geschlossen wurde, daß sich der Boden des Zabertales seit 1454 um dieses Maß erhöht hat. Diese „merkwürdige Entdeckung“<sup>1</sup> erklärt sich, wie oben erwähnt, durch die Vorgänge beim Durchbruch des Neckars. Die Arbeiten wurden unter der Leitung des Oberwasserbaudirektors Duttonhofer (1758–1836), dem wir noch begegnen werden, ausgeführt. Vier Jahre später durchbrach der Neckar bei dem großen Oktoberhochwasser den stehengebliebenen oberen oder Seigendamm und suchte sein altes Bett wieder auf.

Der größere Teil des Dammes steht indessen noch jetzt, und der untere Damm ist vollständig erhalten. Er trägt jetzt einen befestigten Weg. Das Gelände des ehemaligen Sees läßt sich am besten von der in Abb. 3 mit A bezeichneten Stelle aus, die nur wenige Meter von der jetzigen Bundesstraße 27 entfernt ist, übersehen.

Im Jahre 1473 wurde die erste Brücke über den Neckar gebaut; dies geschah auf Befehl des schon ge-



nannten Grafen Ulrich, der wohl in diesem damals neu gewonnenen Landesteil einen ständig benutzbaren Neckarübergang wünschte; er kürzte den Weg nach Heilbronn ab und stellte eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung her. Als günstigster Platz bot sich die Stelle der alten Furt bei Lauffen an, wo der Neckar breit und seicht war und Fels anstand, so daß die Pfeiler leicht zu gründen waren. Die Gemeinde half beim Bau der Brücke, wofür sie Graf Ulrich im Jahre 1475 von allen Diensten, Reisen ausgenommen, befreite<sup>3</sup>. – Diese erste Brücke stürzte am St.-Veits-tag (15. Juni) 1529 durch die Gewalt eines Hochwassers ein. Doch wurde sie schon 1533 an der gleichen Stelle durch eine neue ersetzt, die noch jetzt steht. Sie ist 220 m lang und war die längste in Altwürttemberg.

Der Neckar war in jener Zeit durch zahlreiche Mühlwehre für die Schifffahrt unbrauchbar geworden. Die Bemühungen der württ. Herzöge, den Anschluß an die Wasserstraße des unteren Neckars und des Rheins zu gewinnen, scheiterten bekanntlich vor allem an der Sperrung im Gebiet der freien Reichsstadt Heilbronn. Im Jahre 1598 arbeitete der herzogliche Baumeister Heinrich Schickhardt die ersten Pläne für eine Schiffbarmachung des Neckars zwischen Heilbronn und Cannstatt aus<sup>5</sup>. Der Teil seines Planes, der die Neckarstrecke bei Lauffen darstellt, ist in Bild 4 wiedergegeben. Die gestrichelte Linie stellt die geplante Schifffahrtsstraße dar, die Zahlen im Wasser die Tiefe in Fuß, die Zahlen 20 und 21 Nummer und Lage der vorgesehenen Schleusen, von Cannstatt aus gezählt. Also wollte auch Schickhardt schon die Schifffahrt durch den rechten Neckararm führen, der 1950 für die Großschifffahrt ausgebaut wurde.

Schickhardts Pläne wurden nicht ausgeführt. Als der Neckar zwischen Cannstatt und Heilbronn endlich doch schiffbar gemacht wurde, was 1712/13 geschah, wählte man in Lauffen eine einfachere, allerdings auch weniger vollkommene Lösung als die von Schickhardt vorgeschlagene: vom Mühlwehr wurde am oberen Ende auf dem linken Ufer ein Stück ausgebrochen und die 4,60 m breite Lücke als Schiffsgasse eingerichtet (Abb. 5). Unterhalb wurde ein Leitdamm, Navigationswehr genannt, angeschlossen, der das Wasser in dem damals stark nach links ausbuchtenden Neckarbett zusammenhalten und gleichzeitig den Leinpfad tragen sollte (Abb. 2).

Sehr nachteilig war, daß dieser Leinpfad, auf dessen Bestehen die Schifffahrt damals angewiesen war, oberhalb von Lauffen auf dem linken Ufer, unterhalb aber auf dem rechten verlief. Seine Lage ist in Abb. 2 durch eine Kette kleiner Kreise angedeutet. Die

Pferde, die die Schiffe zogen, mußten also, wie schon gesagt, an der im Plan ersichtlichen Stelle durch den Fluß gehen. Duttonhofer, der Erbauer des Wilhelmskanals in Heilbronn, hatte als königlicher Wasserbaudirektor im Jahre 1831 einen Plan ausgearbeitet, nach dem die Schifffahrt ähnlich wie bei Schickhardt durch den rechten Neckararm gehen und einen neu anzulegenden Schifffahrtskanal mit einer Schleuse in der Nähe der jetzigen Zementfabrik benutzen sollte. Doch wurde auch dieser Plan nicht ausgeführt; dagegen wurde 1845–1848 das Leitwerk abwärts verlängert, so daß der Leinpfad ganz auf das linke Ufer verlegt werden konnte. Dieses Leitwerk bildet noch jetzt das Ufer vom neuen Kraftwerk bis zur Zäbermündung. Unter der alten Straßenbrücke wurde es 1887 als Betonmauer erneuert, wie die dort noch sichtbare Jahreszahl beweist; neben dem Brücknpfeiler erinnert auch ein alter Poller (damals Range genannt) an die Zeit, in der hier beladene Schiffe mühsam gegen die starke Strömung aufwärts gezogen wurden. In dieser Zeit wurde auch ein dem Ufer paralleler Damm im Fluß angelegt, so daß ein 390 m langer und 12 m breiter Kanal entstand. Er war am oberen Ende mit Dammbalken absperrrbar, die zur Durchfahrt von Schiffen herausgenommen wurden. Im Kanal ergab sich ein Wasserspiegelgefälle von 2–3 ‰ gegenüber 0,87 im ungestauten Neckar.

Im Jahre 1879 ging die Neckarschifffahrt zwischen Heilbronn und Cannstatt unter dem Wettbewerb der Eisenbahn ein. Von Lauffen abwärts kam sie wieder in Gang, als 1889 das Württ. Portland-Cement-Werk gegründet worden war, das ständig Kohlen brauchte. Allerdings wäre hierfür zweifellos der Bahnweg gewählt worden, wenn die Kähne wie bisher mühsam und kostspielig von Ochsen und Pferden hätten gezogen werden müssen. Seit 1877 verkehrten aber auf dem Neckar von Mannheim bis Heilbronn die Kettenschlepper; sie konnten mehrere Kähne anhängen und im Gegensatz zu den Seitenrad- und Schraubenschleppern auch bei sehr kleiner Wassertiefe fahren. Auch fuhren sie durch Strecken starker Strömung, z. B. unter Brücken, ohne Schwierigkeit durch. So wurde denn 1889 auch auf der Strecke von Heilbronn bis Lauffen eine Kette verlegt. 25 Jahre lang fuhren die rasselnden Kettenschlepper bis Lauffen. Im ersten Weltkrieg wurde zwischen Heilbronn und Lauffen die Kette als Schrott für die Kriegswirtschaft herausgenommen; das Versprechen, nach dem Kriege eine neue einzulegen, wurde nicht eingelöst. Auch schien mit dem Beginn der Arbeiten zur Kanalisierung des Neckars die Zeit der Kettenschifffahrt abgelaufen; im kanalisierten Fluß gelten die Gründe, die





5. Lauffen, von Robert Stieler. Aus: Stieler und Paulus, Aus dem Schwabenland, 1879. – Vorn die Schiffsgasse

ihre Einführung veranlaßt haben, nicht mehr, ja der Vorteil verkehrt sich in Nachteile. So wurde die Kettenschiffahrt auch unterhalb Heilbronn auf die jeweils noch nicht ausgebauten Strecken beschränkt und 1934 völlig eingestellt.

Lauffen war als Ort für die Zementfabrik nicht nur wegen der sich dort darbietenden Rohstoffe gewählt worden, sondern auch weil sich dort eine bedeutende Wasserkraft für den Fabrikbetrieb darbot. Die Fallhöhe der alten Mühle war schon beachtlich, nur nützte sie das Wasser unvollständig aus. Das Zementwerk legte einen neuen Triebwerkskanal an, womit die Fallhöhe weiter bis auf 3,80 m gesteigert wurde, und errichtete an seinem Ende ein Wasserkraftwerk mit Turbinen (Abb. 2).

Dieses Kraftwerk sollte bald eine besondere Berühmtheit erlangen<sup>6</sup>. Direktor Arendt vom Württ. Portland-Cement-Werk zu Lauffen kam auf den Gedanken, mit dem Teil der erzeugten Energie, der nicht für den Fabrikationsprozeß benötigt wurde, das 10 km entfernte Heilbronn mit Strom zu versorgen.

Den Auftrag, ein Projekt hierfür auszuarbeiten, erhielt Oskar von Miller (geb. 1855), der damals in München sein später in der Elektrotechnik führend gewordenen Ingenieurbüro betrieb. Die große Schwierigkeit, die die Anwendung der elektrischen Energie damals hemmte, bestand darin, den Strom über größere Entfernungen fortzuleiten. Erst dadurch wurde es ja ermöglicht, den riesigen Energievorrat, der in der Wasserkraft steckte, nutzbringend zu verwerten. Mit Gleichstrom ließen sich aber nur kürzeste Entfernungen überbrücken. Oskar von Miller löste die Aufgabe, indem er den damals eben erst entwickelten und noch unerprobten und umstrittenen Drehstrom anwandte. Doch wollte er zeigen, daß man mit ihm noch viel größere Entfernungen bewältigen könne. Dazu bot ihm die elektrotechnische Ausstellung Gelegenheit, die damals in Frankfurt a. M. vorbereitet wurde und zu deren technischen Leiter er gewählt worden war. So suchte er nach einem Kraftwerk, von dem aus der Strom nach Frankfurt geleitet werden könnte. Da sich in der Nähe nichts fand, entschloß er



sich mit Zustimmung des Portland-Cement-Werks, die bereits im Aufbau befindliche Generatoranlage in Lauffen für diesen Zweck zu verwenden. Die Entfernung Lauffen – Frankfurt betrug 175 km. Es war für die damalige Zeit eine gewaltige Leistung, eine Freileitung von dieser Länge herzustellen. Um die Verluste klein zu halten, ging man mit der Spannung auf 16 000 V hinauf. Der Generator leistete 210 kW. Am 24. August 1891 wurde die Anlage in Betrieb gesetzt. Mit dem aus Lauffen hergeleiteten Strom wurden 1000 Glühlampen gespeist, die auf einer Tafel so angeordnet waren, daß sie die Schrift „Kraftübertragung Lauffen – Frankfurt 175 km“ und die Namen der beteiligten Firmen aufleuchten ließen. Ferner wurde ein Motor gespeist, der die Pumpe eines 10 m hohen künstlichen Wasserfalls betätigte. Bis Ende Oktober 1891 war diese Fernübertragung in Betrieb. Im Januar 1892 wurde die Stromlieferung nach Heilbronn aufgenommen; es war die erste Stadt der Welt, die mit Drehstrom versorgt wurde. Später wurde im Zementwerk eine Erinnerungstafel angebracht mit der Inschrift: „An dieser Stelle stand das Kraftwerk, von dem aus nach Frankfurt a. M. am 24. August 1891 die erste Fernübertragung elektrischer Energie mit Hilfe des Drehstroms geschah. Dieser Versuch ist der Ursprung der elektrischen Energieübertragung.“

Die örtlichen Verhältnisse bei Lauffen gaben denen, die die Pläne für die Kanalisierung des Neckars aufstellten, eine schwierige Aufgabe zu lösen. Die niedrige Lage der Stadt am Fluß und die bekannte Schönheit des Stadtbildes verlangten gebieterisch, die Wasserstände im Gebiet der Stadt etwa in ihrer Höhe zu belassen. So konnte eine Staustufe nur oberhalb der Stadt errichtet werden. Ihre Lage ergab sich wie von selbst kurz oberhalb der Stelle, wo das frühere Neckarbett vom jetzigen abbiegt; denn dort ist das Flußbett infolge des Durchbruches verhältnismäßig tief eingeschnitten und eignet sich somit vortrefflich zum Aufstau. Es entstand so mit 8,40 m Stauhöhe eine der höchsten Stufen der Neckarkanalisierung. Im Stadtbereich sollte die alte Brücke soweit wie möglich erhalten bleiben. Hätte man den Hauptarm des Neckars für die Schifffahrt benützt, wäre das kaum möglich gewesen, da die Großschifffahrt im fließenden Wasser eine Durchfahrtsbreite von 36 m verlangt. Außerdem hätte im fließenden Wasser die starke Krümmung unterhalb der Brücke der Schifffahrt erhebliche Gefahren bereitet. So wurde der Ausweg gefunden, den rechten Neckararm, den schon Schickhardt und Duttenhofer benützen wollten, zu einem strömungslosen Schifffahrtskanal auszubauen.

Da in ihm keine Strömung herrscht, kann er schmal sein. So mußte ihm nur ein kurzes Stück der alten Brücke geopfert werden. Es liegt am rechten Ufer und läßt so den größten Teil der alten Brücke unversehrt. Durch die schlichte und leichte Gestaltung des neuen Überbaus als vorgespannter Stahlbalken fügt er sich in das Gesamtbild unauffällig ein. Diese Bauweise fand hier ihre erste Anwendung.

Das alte Wehr mußte fallen. Es fand aber in dem Trenndamm zwischen Neckar und Schifffahrtskanal doch eine Art Nachfolger, wenn auch das Wasser nur noch bei Hochwasser über diesen Damm hinwegströmt.

Der Bau der Staustufe begann 1938; das Wehr und das Kraftwerk wurden 1942 in Betrieb genommen. Der Bau der Schleuse und des Schifffahrtskanals wurde durch den zweiten Weltkrieg unterbrochen und konnte erst 1948 weitergeführt werden. Am 27. Juli 1950 wurde die Schifffahrt eröffnet. Sie befindet sich im Zuge der weiteren Ausdehnung der Schifffahrtsstraße flußaufwärts in ständigem Aufschwung. In absehbarer Zeit wird es nötig sein, auch die zweite Schleusenkammer auszubauen.

So hat der Neckar im Gebiet der Stadt Lauffen große Veränderungen über sich ergehen lassen müssen. Noch immer aber grüßt uns von der alten Brücke her, die seit dem Bau der mit der neuen Neckarbrücke (1950/51) verbundenen Umgehungsstraße wieder eher zu einem beschaulichen Gang über den Strom einlädt, die Burg auf ihrer Insel und die Regiswindiskirche von ihrem Felsen, noch immer umrahmen grün bestandene Berge das trauliche Bild. Aber selbst die Zeugen der modernen Umgestaltung sind bestimmt von der geprägten Form der Landschaft, die „lebend sich entwickelt“ hat.

#### Anmerkungen

- <sup>1</sup> Württ. Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie, 1822, S. 335 ff. – <sup>2</sup> Helmut Wild: Das Alter der ehemaligen Neckarschlingen bei Kirchheim und Lauffen a. N. im nördlichen Württemberg und ihre hydrologischen Verhältnisse. Jahrbuch des geologischen Landesamts Baden-Württemberg, 1. Oktober 1955, S. 367–376. – <sup>3</sup> Beschreibung des Oberamts Besigheim, 1853. S. 249 ff. – <sup>4</sup> Die Stadt Lauffen a. N. Herausgegeben von der Stadtverwaltung im Jahre 1934. 56 Seiten. – <sup>5</sup> Eckoldt: Von der Schiffbarmachung des Neckars in Württemberg. Schwäbische Heimat 1953, S. 158 ff. – <sup>6</sup> Zur Erinnerung an die Kraftübertragung Lauffen-Frankfurt a. M. 1891. Herausgegeben vom Württ. Portland-Cement-Werk zu Lauffen a. N. (o. J.; 1956). – <sup>7</sup> Paret: Die steinzeitliche Besiedlung des Kreises Ludwigsburg vor 4500 Jahren. Fundberichte aus Schwaben N. F. XIII (1955), 26. – <sup>8</sup> Hertlein – Goeßler – Paret: Die Römer in Württemberg II, 1930.