

Die Binnenschiffer aus dem Bergwerk

HEILBRONN Vor 100 Jahren wurde die Reederei Schwaben unter Tage in Kochendorf gegründet

Von unserem Redakteur
Heiko Fritze

Es war am 12. Juli 1918, als sie sich unter Tage im Bergwerk Kochendorf trafen. Vertreter des Duisburger Handelsunternehmens Haniel, der Salzwerke Heilbronn AG und der Königlich Württembergischen Bau- und Bergwerksdirektion. Um den Handel mit Salz ging es, aber auch um die Belieferung mit Kohle. Die Haniels, auch Eigentümer einer Reederei, und die württembergischen Vertreter sind sich einig: Nur gemeinsam werden sie den erhofften Aufschwung nach Ende des Ersten Weltkriegs bewältigen können. Die Saline und das Bergwerk erwarten, dass die Salztransporte wieder aufgenommen werden, haben aber keine eigenen Schiffe – und Haniel will seine Flotte auslasten und Kohle zu Kunden in Süddeutschland befördern. Also schließen sich Staat, Bergwerk und Handelskonzern zusammen – und gründen die Reederei Schwaben. Unter Tage, dort, wo eines der wichtigsten Transportgüter für die künftige Flotte abgebaut wird: Steinsalz.

40 Prozent der neuen Firma hält der Königlich Württembergische Fiskus, 34 Prozent halten die Salzwerke Heilbronn AG und 24 Prozent Franz Haniel & Cie. aus Duisburg. Start ist mit drei Schleppkähnen, die von Schleppern einer anderen Reederei bewegt werden. Immerhin werden bereits im ersten Jahr 200.000 Tonnen Salz transportiert.

Kriegsschäden Einen starken Aufschwung nimmt die Reederei aber erst 1935, mit der Öffnung der Großschifffahrtsstraße Neckar bis zum Hafen Heilbronn. Vier Motor-Güterschiffe werden angeschafft, ein fünftes folgt 1938, der Salzhafen dient als Verladeplatz. Doch im Zweiten Weltkrieg werden die Schiffe von der Wehrmacht beschlagnahmt – zwei gehen in den Kämpfen verloren, die drei übrigen werden beschädigt. Nach Kriegsende geht die Reederei Schwaben auf Wachstumskurs: Bereits 1946 nimmt sie wieder den Betrieb auf, betreibt eigene Schiffe und chartert Frachter hinzu. 1958 wird im neuen Hafen von Stuttgart eine Umschlaganlage eröffnet, die bis Frühjahr 2018 in Betrieb war. 60 Jahre lang war die Landeshauptstadt auch Sitz der Reederei, während Heilbronn für ihre Schiffe stets der Heimathafen war.

Schleppkähne bleiben auch nach 1970 im Einsatz, obwohl die Flotte weiter erneuert wird. Ende der 70er Jahre umfasst sie zehn größere und sieben kleinere Motor-Güterschiffe sowie fünf Schleppkähne. 1983 wird aber der letzte Schleppkahn verschrottet, die Schlepper werden verkauft. Stattdessen in-



Eigene Schlepper wie die Walther Schnapper zogen noch bis 1993 Schleppkähne der Reederei Schwaben. Seitdem wurde aber auch in Heilbronn komplett auf Motor-Güterschiffe umgestellt. Die Flotte umfasst heute sechs Frachter.

vestiert die Reederei in benachbarte Branchen: 1975 wird die Spedition Vöhringer & Kopp erworben, 1982 die Umzugsspedition Paul v. Maur und 1998 die Spezial-Spedition Gailing, die unter anderem auch Werttransporte übernimmt.

Preiskrieg Auf den Flüssen sorgt 1994 die Liberalisierung für einen Preiskrieg: Die Frachtraten fallen massiv, Anbieter schreiben Verluste und streichen ihre Flotten zusammen. Auch die Reederei Schwaben verkauft zwei Schiffe und vermietet die übrigen Frachter an selbstständige Binnenschiffer. Gewartet und repariert werden die Frachter aber weiterhin in der eigenen Werkstatt in Heilbronn – bis 2016 in jenem Gebäude, das nächstes Jahr ein zentraler gastronomischer Anlaufpunkt auf der Bundesgartenschau werden soll, seitdem auf dem Firmengelände in der Hafenstraße.

Als die Reederei ihr 80-jähriges Bestehen feiert, haben sich die Eigentumsverhältnisse

verschoben: Als Nachfolger des Königlich Württembergischen Fiskus hält nun das Land Baden-Württemberg 40 Prozent der Anteile. Die Südwestdeutsche Salzwerke AG besitzt 26 Prozent und die EaBW – seit 1982 – die 30 Prozent von Haniel. Der Energiekonzern steigt aber 2002 wieder aus und verkauft seine Anteile an die SWS AG.

Danach trennt sich das Unternehmen wieder von seinen Landspeiditionen – 2007 ist auch die letzte von ihnen verkauft. Mit den Einnahmen werden zwei Schiffsneubauten finanziert: Die „Stadt Heilbronn“ wird 2006 in Dienst gestellt, die „Baden-Württemberg“ 2008. Das Besondere an diesen Schiffen: Sie schöpfen Länge und Breite der Schleusenkammern auf dem Neckar nahezu komplett aus – etwas Größeres als die „Stadt Heilbronn“ ist auf dem Fluss auch heute nicht unterwegs. Der SWS-Vorstand wollte dies seinerzeit auch als kleinen Wink mit dem Zaunpfahl verstanden wissen, um die Verlängerung der Neckarschleusen auf 140 Meter an-

zuschieben. Getan hat sich allerdings bis heute nicht viel – nächstes Jahr soll der Ausbau der Schleuse Kochendorf starten.

Seit 2008 umfasst die Flotte sechs Schiffe. Seit drei Jahren ist mit dem Baustoffunternehmen Gebr. Krieger wieder ein dritter Gesellschafter an Bord – Krieger hält fünf Prozent, das Land 44 Prozent und die SWS AG 51 Prozent. Die Reederei ist der größte Transporteur auf dem Neckar, wobei 40 Prozent des Transportvolumens von eigenen Schiffen begeben – und der Heilbronner Hafen ist im Deutschland-Vergleich von Platz sieben unter den Binnenhäfen auf Rang zwölf abgerutscht. Denn die Kohle-Transporte zu den Kraftwerken am Neckar sind zurückgegangen. Doch die Binnenschiffer sind sich einig: Die Wasserstraße ist der einzige Verkehrsweg, der auch bei steigenden Warenströmen noch Kapazitäten bietet. Die Reederei Schwaben hat demnach eine gute Zukunft.



Baden-Württemberg

Baujahr 2008
Länge 105 Meter
Breite 11,00 Meter
Großtonnage 2541 Tonnen



Stadt Heilbronn

Baujahr 2006
Länge 105 Meter
Breite 11,44 Meter
Großtonnage 2619 Tonnen



Lichtenstein

Baujahr 1980
Länge 105 Meter
Breite 9,50 Meter
Großtonnage 2066 Tonnen



Falkenstein

Baujahr 1971
Länge 105 Meter
Breite 9,50 Meter
Großtonnage 1830 Tonnen



Breitenstein

Baujahr 1970
Länge 105 Meter
Breite 9,50 Meter
Großtonnage 1936 Tonnen



Wunnenstein

Baujahr 1969
Länge 105 Meter
Breite 9,50 Meter
Großtonnage 1900 Tonnen