

## **Stefan G. Holz**

Freie Fahrt auf dem Neckar. Zur Vorgeschichte des  
Heilbronner Wilhelmskanals in der Frühen Neuzeit (16. –  
18. Jahrhundert)

Sonderdruck aus:

Christhard Schrenk (Hg.)  
heilbronnica 7  
Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 23  
Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 39

2023  
Stadtarchiv Heilbronn

Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn  
Im Auftrag der Stadt Heilbronn  
herausgegeben von Christhard Schrenk

23

Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte  
Historischer Verein Heilbronn

39

heilbronnica 7

2023  
Stadtarchiv Heilbronn

Christhard Schrenk (Hg.)

## heilbronnica 7

Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte

2023

Stadtarchiv Heilbronn

*Gewidmet  
dem Heilbronnica-Sammler  
und Lokalhistoriker,  
Peter Lipp*

Für den Inhalt und die Form der Beiträge externer Autorinnen und Autoren sind allein diese verantwortlich. Diese Beiträge spiegeln nicht unbedingt die Meinung und Sichtweise des Stadtarchivs wider.

Redaktion: Anna Aurast, Annette Geisler, Klaus Könninger

© 2023 Stadtarchiv Heilbronn

Gesamtherstellung: VDS  VERLAGSDRUCKEREI SCHMIDT,  
91413 Neustadt an der Aisch

Das Werk einschließlich aller Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Stadtarchivs Heilbronn unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Bearbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN 978-3-940646-35-4



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Herausgebers .....	7
Widmung .....	11
VOR- UND FRÜHGESCHICHTE	
DOROTHEE BRENNER	
Archäologie in Heilbronn – Neuere Forschungen im Stadtbereich .....	13
MITTELALTER UND FRÜHE NEUZEIT	
MIRIAM EBERLEIN	
Wann wurde Heilbronn zur Reichsstadt? Zur Frage eines Stadtjubiläums .....	47
<i>Transkription der Urkunde vom 28. Dezember 1371 (HStAS H 51 U 780)</i> .....	85
JOHANNES SANDER	
Zur Geschichte Roigheims im Mittelalter .....	89
MATTHIAS OHM	
Pfennige, Kreuzer und Sechsbätzner – der Münzfund von Beilstein aus der Zeit des Dreißigjährigen Kriegs .....	123
PETER WANNER	
Der Fleiner Leberbrunnen. Ein Denkmal aus der Heilbronner Reichsstadtzeit ...	139
STEFAN G. HOLZ	
Freie Fahrt auf dem Neckar. Zur Vorgeschichte des Heilbronner Wilhelmskanals in der Frühen Neuzeit (16. – 18. Jahrhundert) .....	155
PETRA SCHÖN	
Heilbronner im Kapregiment .....	199
19. UND 20. JAHRHUNDERT	
ULRICH MAIER	
Ab nach Amerika! Hintergründe der Auswanderung aus der Region Heilbronn in der Mitte des 19. Jahrhunderts .....	243

CHRISTHARD SCHRENK Robert Mayers Verständnis von Naturwissenschaft und Glaube: der ewige Bund . . . . .	263
GÜNTER KELLER Die Kirwe im unteren Zabergäu – früher und heute . . . . .	285
CHRISTOF KRIEGER „Eine Kundgebung, die die Geschlossenheit des Weinfaches im nationalsozialistischen Sinne zum Ausdruck bringt ...“ Heilbronn war 1937 Veranstaltungsort der größten Weinbauausstellung des NS-Regimes . . . . .	319
KURT SARTORIUS Das Schicksal der Heilbronner Hammer-Brennerei während der NS-Herrschaft . . . . .	381
SUSANNE WEIN Kontinuitätslinien in der Heilbronner Stadtelite von der NS-Zeit bis in die 1960er Jahre . . . . .	397
ULRICH MAIER „Vom Versagen der Väter“ – Karl Epting . . . . .	433
FRANK ENGEHAUSEN Bemerkungen zu den jüngsten Publikationen zur Person und politischen Biographie des früheren Heilbronner Schulleiters Karl Epting (1905 – 1979) . . .	453
BERICHTE UND MISZELLEN	
SABINE GRAHAM UND PETRA SCHÖN Bücherschau 2016 – 2023 . . . . .	473
UTE KÜMMEL Bericht des Historischen Vereins Heilbronn für die Jahre 2016 bis 2023 . . . . .	491
Verzeichnis der Mitglieder des Historischen Vereins Heilbronn . . . . .	503
Autorinnen und Autoren . . . . .	505
Bildnachweis . . . . .	506
Orts- und Personenregister . . . . .	509

# Freie Fahrt auf dem Neckar. Zur Vorgeschichte des Heilbronner Wilhelmskanals in der Frühen Neuzeit (16. – 18. Jahrhundert)

STEFAN G. HOLZ

Im Jahr 2021 galt es, ein wichtiges Jubiläum zu feiern: 200 Jahre Wilhelmskanal Heilbronn.<sup>1</sup> Der 1821 durch König Wilhelm I. von Württemberg (reg. 1816 – 1864) eröffnete Kanal ermöglichte erstmals die durchgängige Schifffahrt aus dem Herzen Württembergs bis zur Mündung des Neckars in den Rhein. Durch seinen Bau konnten wichtige Güter von und nach Württemberg transportiert werden, ohne umgeladen werden zu müssen. Dank des Wilhelmskanals entfaltete sich die frühe Industrialisierung in Heilbronn. Der Kanal stand ferner am Beginn einer intensiven Bauphase, die schließlich im 20. Jahrhundert mit dem Heilbronner Hafen – einem der größten Binnenhäfen Deutschlands – einen Höhepunkt erreichte.

Aus unserer heutigen globalisierten Sicht ist die freie Schifffahrt scheinbar eine Selbstverständlichkeit. In der Vormoderne waren die meisten Wasserstraßen Europas aufgrund einer Vielzahl an Beschränkungen hingegen keineswegs frei passierbar. Einerseits verhinderten die häufig unzureichend oder überhaupt nicht regulierten Flussläufe den Einsatz größerer Schiffe, andererseits hielten die Herrschaftsträger die Schifffahrt teilweise selbst im Zaum, indem sie die Wasserstraßen sperrten, um den Warenverkehr kontrollieren oder Zölle erheben zu können.

## 1333 – das Neckarprivileg für Heilbronn

Vor dem 19. Jahrhundert trafen diese Einschränkungen auch auf den Neckar zu. Erst die Regulierungsmaßnahmen der Moderne ermöglichten es größeren Schiffen, den Neckar in seinem Mittellauf zu befahren. Zuvor blieb der Transport auf den Unterlauf oder auf kleine Kähne beschränkt. Doch nicht allein die naturräumlichen Gegebenheiten erschwerten den Warenverkehr auf dem Neckar. Auch die Flussanrainer verhinderten jahrhundertlang die durchgängige Schifffahrt. So blockierte Heilbronn den Neckar seit dem 14. Jahrhundert für die von Norden aus den Niederlanden und vom Nieder- und Mittelrhein kommenden Schiffe. Veranlassung gab

---

1 Mein Dank geht an Dr. Julius Gerbracht (Stuttgart), Prof. Dr. Konrad Krimm (Karlsruhe) und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kolloquiums der vergleichenden Landesgeschichte in europäischer Perspektive (Heidelberg) für ihre Hinweise und kritische Lektüre.

ihnen dafür das in der Heilbronner Stadtgeschichte bekannte „Neckarprivileg“ von 1333.<sup>2</sup> In ihm schlichtete Kaiser Ludwig IV. (reg. 1314–1347) einen Streit zwischen der Kommende des Deutschen Ordens in Heilbronn und der dortigen Bürgergemeinde. Von da an sollte es Heilbronn gestattet sein, „daz die burger den Necker sullen wenden und keren wahin si duncket“<sup>3</sup>. Auf Grundlage dieses Privilegs folgte in den kommenden Jahrzehnten ein kontinuierlicher Ausbau der städtischen Mühlen, für deren Betrieb man auf die Wasserkraft angewiesen war – der Neckar wurde aufgestaut und schließlich für Schiffe unpassierbar.<sup>4</sup> Lediglich den vom Schwarzwald kommenden Flößern war es seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert mittels einer speziellen Durchfahrt (Floßgasse) möglich, die Heilbronner Neckarsperrung zu überwinden.<sup>5</sup>

Die Stadt verdankte dem Neckarprivileg von 1333 ihre wirtschaftliche Potenz. Zum einen, weil durch die Umleitung und Aufstauung des Flusses zahlreiche Mühlen in Betrieb genommen werden konnten.<sup>6</sup> Zum anderen, weil die Schiffer und Händler, welche Heilbronn anfuhrten, aufgrund der Flusssperrung ihre Waren ausladen und sie für einige Tage in der Stadt feilbieten mussten. Mit dem Neckarprivileg wurde zugleich der Heilbronner Stapel geboren.<sup>7</sup> Er sollte bis zur Mediatisierung der Reichsstadt ihren Wohlstand aufrechterhalten – und das ganz ohne königliche Privilegierung. Denn anders als beispielsweise Köln verfügte Heilbronn nicht über ein schriftliches Sonderrecht für seinen Stapel.<sup>8</sup> Er ergab sich gewohnheitsrechtlich aus dem Wasserbau im 14. Jahrhundert. Heilbronn selbst betonte stets,

*das sie stafellrecht hetten, welches auch am Reyn und andern wassern, alls zu Cohn, Speyr, Mentz etc., gebruchig [sei].<sup>9</sup>*

2 Vgl. dazu SCHRENK, Neckarprivileg (2007); sowie <https://stadtarchiv.heilbronn.de/stadtgeschichte/geschichte-a-z/n/neckarprivileg.html> (2021-02-11). Vgl. zur spätmittelalterlichen Politik Heilbronn in Bezug auf den Neckar BÜTOW, Mittelalterliche Wasserstraßenpolitik (2012).

3 HStA Stuttgart, H 51 U 349 (1333 August 27, Esslingen); Druck: MGH Const. VI, 2, 3 (2003), Nr. 473, S. 338; zuvor bereits ediert in: Meilensteine (2003).

4 Das Stadtarchiv Heilbronn bietet Unterrichtsmaterial zum Neckarprivileg und dessen Auswirkungen auf den Mühlenbau an, vgl. <https://stadtarchiv.heilbronn.de/stadtgeschichte/unterrichtsmaterial/neuzeit/industrialisierung/arbeitsvorschlaege/neckarprivileg-und-entstehung-von-muehlen.html> (2021-02-12). Dieses Material ist auch auf dem Landesbildungsserver Baden-Württemberg abrufbar, vgl. [https://www.schule-bw.de/faecher-und-schularten/gesellschaftswissenschaftliche-und-philosophische-faecher/landeskunde-landesgeschichte/module/bp\\_2016/europa\\_im\\_mittelalter/stadt-buerger/heilbronn\\_im\\_mittelalter/1kurzbeschreibung.htm](https://www.schule-bw.de/faecher-und-schularten/gesellschaftswissenschaftliche-und-philosophische-faecher/landeskunde-landesgeschichte/module/bp_2016/europa_im_mittelalter/stadt-buerger/heilbronn_im_mittelalter/1kurzbeschreibung.htm) (2021-02-12).

5 Vgl. dazu ZIMMERMANN, Floß- und Holzhandelsplatz (1986), S. 21–25.

6 Vgl. zu den Heilbronner Mühlen TUFFENTSAMMER / LEITLEIN, Mühlen (2005).

7 Vgl. zum Stapelrecht GÖNNENWEIN, Niederlagsrecht (1939); SPRANDEL, Stapel (1997).

8 Vgl. zum Kölner Stapel HILLEN, Kölner Stapel.

9 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 69a (1557 November 25, Heilbronn), fol. 93v.

Das Neckarprivileg berührte ursprünglich allein zwei regionale Parteien – Heilbronn und den Deutschen Orden.<sup>10</sup> Im Laufe des Spätmittelalters erhielt der Flussbau am Neckar überregionale Bedeutung. Am stärksten waren in der Folge die Grafen und Herzöge von Württemberg betroffen, lag der Kern ihres Territoriums doch entlang des oberen und mittleren Neckarlaufs. Um zu verstehen, welche Bedeutung die Neckarschifffahrt für die Herzöge von Württemberg hatte, ist der Blick zunächst auf die Markt- und Verkehrssituation im deutschen Südwesten zu richten.<sup>11</sup> Neben den lokalen und regionalen Märkten, zu denen beispielsweise auch die württembergische Residenzstadt Stuttgart gehörte, gab es überregionale Messe- und Handelszentren, deren Besucher nicht allein aus dem direkten Umfeld der Stadt, sondern aus dem gesamten Reich kamen. Zu letzteren zählten im süddeutschen Raum besonders Nördlingen, Nürnberg, Ulm, Straßburg und Frankfurt am Main. Gerade die Frankfurter Herbstmesse diente der zahlungskräftigen städtischen Elite wie auch dem Adel als reichhaltiger Markt verschiedenster Luxusgüter. Fürstliche Höfe und die sie beherbergenden Residenzstädte zählten zu den großen Abnehmern agrarischer und handwerklicher Produkte, die sowohl auf regionalen Märkten als auch überregionalen Messen feilgeboten wurden.<sup>12</sup>

Die Blockade des Neckars hatte für Württemberg zur Folge, dass die aus Frankfurt, ja aus ganz Westeuropa über den Rhein verschifften (Luxus-)Güter auf dem Flussweg nicht direkt nach Stuttgart transportiert werden konnten. Aufgrund des Stapelrechts wurden die Waren in Heilbronn ausgeladen. Dort mussten die württembergischen Händler sie kaufen<sup>13</sup> und sie auf dem Landweg gen Süden bringen lassen.<sup>14</sup> Denn auch ohne die Heilbronner Sperrung wäre der Neckar zwischen der Reichsstadt und Stuttgart nicht mit den großen Rheinschiffen befahrbar gewesen. Die naturräumlichen Gegebenheiten, aber vor allem die häufigen Flusstauungen zum Fischfang oder zum Mühlenbetrieb erlaubten lediglich kleinere Boote. Für den württembergischen Herzog bedeutete die Verkehrssituation demnach höhere Transportkosten, weitere Transportwege und längere Transportzeiten.<sup>15</sup>

---

10 Die Streitigkeiten zwischen den beiden Parteien hielten auch in der Frühen Neuzeit an, vgl. WEBER, Wassernutzung (2020), S. 199–201.

11 Vgl. allgemein KELLENBENZ, Gewerbe und Handel (1971), S. 436–443; MATHIS, Wirtschaft (1992), S. 41–50; sowie zu den bayerischen Messen PAULY, Messen (2016). Vgl. zur lokalen Situation jüngst ANDERMANN, Brücke (2018).

12 Vgl. z. B. MÜLLER, Fürstenhof (2004), S. 36–40; DENZEL, Wirtschaftszentren (2016).

13 Man könnte zahlreiche Belege anführen, daher nachfolgend nur zwei aus den württembergischen Landschreiberechnungen: HStA Stuttgart, A 256 Bd. 36 (1551/52), fol. 364r: Kosten für den Einkauf von getrockneten Fischen in Heilbronn und deren Transport nach Stuttgart; Bd. 39 (1554/55), fol. 412r: Einkauf von englischem Tuch in Heilbronn und dessen Transport nach Stuttgart.

14 Über die Kosteneinsparungen war man sich sehr bewusst und führte diese auch immer wieder als Argument an, so z. B. in HStA Stuttgart, A 145 Bü 3 Qu. 22, fol. 67–70 (1555 Januar 8, [Stuttgart]).

15 Vgl. zu den Nachteilen der Landbeförderung gegenüber dem Flusstransport KELLENBENZ, Landverkehr (1991), S. 8 f.

Zu den höheren Ausgaben gesellte sich der Verlust zukünftiger Einnahmen aus den Flusszöllen, welche den Reichsfürsten als Regalien zustanden.<sup>16</sup> Hätten die über den Rhein kommenden Handelsschiffe ihre Fahrt nicht in Heilbronn beendet, sondern dank der Öffnung des Neckars und dessen Ausbau fortgesetzt, hätte die fürstliche Kammer zusätzliche Einnahmen verbuchen können.<sup>17</sup> Das war wiederum für Heilbronn keine Option, profitierte die Reichsstadt von der Sperrung des Flusses doch in doppelter Weise: Einerseits wurde sie durch den Stapel zu einem Handelszentrum von regionaler Bedeutung; andererseits generierte gerade das Aus- und Umladen zusätzliche Einnahmen, da Heilbronn für die Nutzung des nördlich der Stadt befindlichen Krans eine Gebühr erhob.<sup>18</sup> Der sogenannte Kranenzoll wurde am Kran öffentlich ausgehängt. Wichtigstes Zeugnis hierfür ist die Kranenzolltafel vom Beginn des 16. Jahrhunderts, die in der Ausstellung „Heilbronn historisch!“ im Haus der Stadtgeschichte (Otto Rettenmaier Haus) bestaunt werden kann.<sup>19</sup> Der heutige gusseiserne Kran, auf der Westseite der Kraneninsel am Wilhelmskanal gelegen, steht zwar an einer anderen Stelle als sein frühneuzeitlicher Vorgänger, er verweist aber auf die jahrhundertelange Tradition des Verladens von Waren in Heilbronn und damit auch auf eine wichtige Einnahmequelle der Stadt.<sup>20</sup>

Zu guter Letzt hätte die freie Schifffahrt auch zum Aufschwung des württembergischen Gewerbes beigetragen. Waren hätten leichter über den Neckar und den Rhein in andere Regionen des Reichs transportiert werden können. Diese Ausgangssituation erklärt in mehrfacher Hinsicht, warum der württembergische Herzog an einer Öffnung des Neckars großes Interesse hegte und weswegen Heilbronn gleichzeitig an der gegebenen Situation festhalten wollte – für beide Seiten ging es vor allem um Geld.

So überrascht es nicht, dass die Fürsten alles daran setzten, Heilbronn zur Öffnung des Flusses zu bewegen. Diese Versuche begannen in der Mitte des 16. Jahrhunderts, waren allerdings auch nach mehreren Anläufen noch im 18. Jahrhundert nicht von Erfolg gekrönt. Erst der Verlust der reichsstädtischen Freiheit und der Anfall Heilbronn an Württemberg zu Beginn des 19. Jahrhunderts machten den Weg zu einer Neckaröffnung frei. Weniger als zwei Jahrzehnte, nachdem Heilbronn an Württemberg gekommen war, wurde der neue Kanal eröffnet und damit die freie Fahrt auf dem Neckar ermöglicht. Somit steht der Wilhelmskanal in einer bis weit in die Frühe

---

16 Vgl. z. B. SCHMOECKEL, Zollregal (1998).

17 Vgl. zu den württembergischen Zolleinnahmen im 16. Jahrhundert HOFFMANN, Finanzwesen (1840), S. 65–71 (veraltet); BÜTTERLIN, Staatshaushalt (1977), S. 107–110, 169 f.; sowie jüngst GALLION, Württembergs Straßen (2018).

18 Vgl. ZIMMERMANN, „Alter Krahn“ (1983); erneut abgedruckt in: ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 41–59; vgl. dazu auch <https://stadttarchiv.heilbronn.de/stadtgeschichte/geschichte-a-z/k/kran.html> (2021-02-11).

19 Vgl. StadtA Heilbronn, A010-163 (ca. 1514); siehe dazu auch <http://www.stadtgeschichte-heilbronn.de/ausstellung/mittelalter/reichsstadt-handelsstadt/kranenzolltafel.html> (2021-02-11).

20 Vgl. WALTER, Kran (2000); FEKETE, Denkmaltopographie (2007), S. 112.

Neuzeit zurückreichenden Tradition, die anlässlich seines 200-jährigen Jubiläums im Sommer 2021 im Folgenden schlaglichtartig beleuchtet und in den historischen Kontext eingeordnet wird.

## Quellenlage und Forschungsstand

Schreibt man als Historiker über den Neckar, zumal über seinen Mittellauf bei Heilbronn, wäre es vermessen, einen Namen nicht zu nennen – Willi Zimmermann (1907 – 1998). Der Diplom-Ingenieur und Leiter des Heilbronner Stadtplanungsamtes kann gemeinhin als wichtigster Erforscher des Neckars und seiner Geschichte im Raum Heilbronn gelten. Er legte nicht nur zahlreiche Publikationen zur kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutung des Flusses vor, sondern initiierte darüber hinaus die Abteilung Neckarschiffahrt der Städtischen Museen Heilbronn. Letztere ist in modernisierter Form noch heute im Museum im Deutschhof zu sehen. Aufgrund ihrer Bedeutung bilden Zimmermanns Forschungen auch für den vorliegenden Beitrag den Ausgangspunkt.<sup>21</sup>

Dass die frühneuzeitliche Vorgeschichte des Wilhelmskanals überhaupt im Detail nachvollzogen werden kann, liegt in erster Linie an der reichen archivalischen Überlieferung. Seit dem 16. Jahrhundert war in den fürstlichen Kanzleien und städtischen Schreibstuben flächendeckend das Führen von Akten geläufig.<sup>22</sup> Die Unterredungen wurden nun regelmäßig schriftlich fixiert. Im Herzogtum Württemberg kann diese Entwicklung besonders gut nachvollzogen werden: Dort wurde im 16. Jahrhundert erstmals ein eigenständiger Archivbau im Alten Schloss in Stuttgart errichtet und das herzogliche Archiv neu strukturiert.<sup>23</sup> Aus den Konflikten zwischen Heilbronn und dem Herzogtum Württemberg erwachsen zahllose Akten, die man im herzoglichen Auslesearchiv als Gedächtnisstütze wie auch zur Rechtssicherung aufbewahrte. Dort haben sie sich bis heute unter den „Auswärtigen Beziehungen“ erhalten.<sup>24</sup>

Hinzu kommt der für die Erforschung des Neckars überaus wichtige Nachlass Heinrich Schickhardts (1558 – 1635).<sup>25</sup> Der württembergische Baumeister – der „schwäbische Leonardo“<sup>26</sup>, wie er in der landesgeschichtlichen Forschung gern

---

21 Vgl. bes. ZIMMERMANN, Heilbronn und sein Neckar (1954); erneut abgedruckt in: ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 7 – 40.

22 Vgl. allgemein KRETZSCHMAR, Akten (2017); sowie speziell für ein Territorium KLOOSTERHUIS, Kanzleigebrauch (1994).

23 Vgl. BRENNEKE, Archivkunde (1953), S. 165 f.

24 Vgl. HStA Stuttgart, A 145. Weitere Stücke finden sich über zahlreiche Bestände verteilt.

25 Vgl. HStA Stuttgart, N 220; siehe dazu KRETZSCHMAR / KEYLER, Architekturbüro (2010). Digitalisate dieses Bestands sind abrufbar unter <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=1-2951> (2021-03-08).

Weitere Pläne und Zeichnungen finden sich im Bestand N 200, dessen Digitalisate ebenfalls abrufbar sind: <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=1-2937> (2021-03-16).

26 Vgl. SETZLER, Leonardo (2010).

genannt wird – war um 1600 maßgeblich an der Planung zum Ausbau und zur Kanalisierung des Neckars beteiligt. In seinem persönlichen Archiv finden sich nicht allein Entwürfe, Pläne und Skizzen zu seiner eigenen Zeit, sondern zudem Materialien aus der Mitte des 16. Jahrhunderts, die ihm als Hilfe für seine Arbeiten dienten.

Ein weiterer wichtiger Quellenfundus sind die nach der Mediatisierung Heilbronn an Württemberg gefallen Teile des reichsstädtischen Archivs, die aus Sicht der landesherrlichen Beamten einen vor allem rechtserheblichen Charakter hatten. Die ausgelesenen Urkunden aus dem Heilbronner Archiv sind nunmehr im Staatsarchiv Ludwigsburg erhalten.<sup>27</sup>

Schließlich liegen auch im Stadtarchiv Heilbronn einschlägige Stücke, welche die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs überdauert haben, allen voran die Ratsprotokolle sowie Karten und Pläne.<sup>28</sup> Für die Heilbronner Schreibstube ist Ähnliches zu konstatieren wie für die herzogliche Kanzlei Württembergs. Ab dem 16. Jahrhundert finden sich in der Reichsstadt kontinuierlich geführte Ratsprotokolle und Kaufbücher.<sup>29</sup> Sie zeigen auch für den städtischen Bereich den Bedeutungszuwachs der Schriftlichkeit an. Das reichsstädtische Archiv gewann ebenso an Gewicht, wie beispielhaft das heute verlorene „Gewölbebüchlein“ von 1527 zeigt, in dem erstmals ein Teil des Archivs erfasst wurde.<sup>30</sup>

Alles in allem kann die Überlieferungslage trotz kriegsbedingter Verluste als sehr gut bezeichnet werden.<sup>31</sup> Dies erkannte bereits Willi Zimmermann. Er zog besonders die archivalische Überlieferung im Stuttgarter Hauptstaatsarchiv für seine Studien heran. Problematisch ist an Zimmermanns Arbeiten indes, dass er in seinen Untersuchungen kaum Nachweise erbrachte und dadurch seine Argumentation nur schwer nachzuverfolgen ist. Dementsprechend ist es eine der Aufgaben des vorliegenden Beitrags, die unterschiedlichen Überlieferungsstränge zusammenzuführen und nachvollziehbar zu machen.

---

27 Vgl. StA Ludwigsburg, B 189. Digitalisate dieses Bestands sind abrufbar unter <http://www.landesarchiv-bw.de/plink/?f=2-1207> (2021-03-08). Weitere Stücke zum Neckarbau befinden sich in den Beständen des Deutschen Ordens, z. B. in StA Ludwigsburg B 325 Bü 239 ff. (14.–17. Jahrhundert), oder der Reichsstadt Esslingen, z. B. in StA Ludwigsburg B 169 Bü 77 (16. Jahrhundert).

28 Vgl. StadtA Heilbronn, A004 (Ratsprotokolle); E005 (Pläne, Karten, Grafik). Digitalisate zahlreicher Archivalien aus dem Bestand E005 lassen sich über HEUSS abrufen, <https://archivsuche.heilbronn.de/plink/b-210> (2021-03-14).

29 Vgl. StadtA Heilbronn, A004; A006 (Kontraktprotokolle, Kaufbücher); siehe dazu SCHRENK / WECKBACH, *Vergangenheit für die Zukunft* (1993), S. 115–118 (Ratsprotokolle), 121 f. (Kaufbücher).

30 Vgl. zum Heilbronner Archiv im 16. Jahrhundert SCHRENK / WECKBACH, *Vergangenheit für die Zukunft* (1993), S. 5–10.

31 Dabei ist noch gar nicht eingerechnet, dass auch Archive außerhalb Baden-Württembergs umfassende Archivalien zur frühneuzeitlichen Geschichte der Neckarschiffbarmachung aufweisen. Zu nennen wäre hier nur das Österreichische Staatsarchiv/Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, wo sich eine knapp 150 Blatt starke Akte zu den Streitigkeiten zwischen Heilbronn und Württemberg aus dem 16. Jahrhundert erhalten hat, vgl. Reichshofrat, *Judicialia miscellanea* 92-50 (1553–1556).



## Ausgangspunkt im 16. Jahrhundert

Gleich zu Beginn sei die Frage nach dem Ursprung der großangelegten neckarbaulichen Pläne der württembergischen Seite gestellt. In der Forschung wird er zu meist mit einem zweiten kaiserlichen Privileg in Verbindung gebracht.<sup>32</sup> Genauso wie das erste Heilbronner Neckarprivileg von 1333 zu einschneidenden Veränderungen des Flusslaufs und damit zur Beschränkung der Schiffbarkeit führte, habe ein im Dezember 1553 von Kaiser Karl V. (reg. 1519 – 1556) für Herzog Christoph von Württemberg (reg. 1550 – 1568) ausgestelltes zweites Neckarprivileg dem Streit zwischen der Reichsstadt und dem Herzog um die Schiffbarmachung den nötigen Zündstoff geliefert. In der Urkunde sprach der Kaiser Herzog Christoph das Recht zu, den Neckar und alle anderen durch sein Herzogtum Württemberg führenden Flüsse zu „öffnen, schiffreich oder schiffgängig [zu] machen“<sup>33</sup>. Mithilfe dieses neuerlichen Privilegs sollte es Christoph ermöglicht werden, auf allen Flüssen die freie Schifffahrt einzurichten. Doch initiierte dieses zweite Neckarprivileg von 1553 nun wirklich die ersten Versuche zur Schiffbarmachung des Neckars?

Es ist unbestreitbar, dass erst das Neckarprivileg von 1553 Herzog Christoph eine rechtliche Handhabe lieferte, um gegen die Sperrung des Flusses durch Heilbronn vorzugehen. Es überrascht demnach nicht, dass sich der Fürst und seine Räte in den nachfolgenden Verhandlungen bei ihrer Argumentation auf das kaiserliche Privileg stützten, ganz so, wie sich die Stadt Heilbronn wiederum auf ihr 200 Jahre älteres Neckarprivileg Kaiser Ludwigs IV. zurückzog. Es ist auch nicht abzustreiten, dass sich der Konflikt zwischen Heilbronn und Württemberg um die Öffnung des Neckars erst im Jahr nach der Privilegierung durch Kaiser Karl V. entfaltete und erstmals in den städtischen Ratsprotokollen greifbar wird.<sup>34</sup> Aus diesem Grund setzte ein Großteil der älteren Forschung, darunter auch Willi Zimmermann, den Beginn der neckarbaulichen Pläne Württembergs mit dem Eintrag in den Ratsprotokollen Heilbronn gleich. Allerdings beachtete man dabei nicht, dass konkrete Überlegungen zur Schiffbarmachung des Neckars nicht erst in den Jahren 1553/54 fassbar werden, sondern sich bereits über eineinhalb Jahre zuvor in den Akten finden. Auch das zweite Neckarprivileg hatte ein Vorspiel – und eines, das weit über die Regierungszeit Herzog Christophs hinausreichte. Doch zunächst zur direkten Vorgeschichte des Privilegs.

---

32 Vgl. JÄGER, Heilbronn (1828), Bd. 2, S. 151 f.; DÜRR, Chronik I (1986), S. 119 f.; ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 27.

33 HStA Stuttgart, A 81 U 5 (1553 Dezember 1, Brüssel).

34 Der erste Eintrag in Ratsprotokollen zur Neckaröffnung findet sich in StadtA Heilbronn, A004-12, S. 83 f. (1554 Dezember 13).

Im Sommer 1552 beauftragte Christoph einige lokale Amtsträger in seinem nördlichen Landesteil, heimlich und unbemerkt den Neckar zu befahren und die Problemstellen eines möglichen Ausbaus zu lokalisieren.<sup>35</sup> Als Haupthindernis waren danach die Heilbronner Mühlen identifiziert worden, für die der Fluss aufgestaut wurde und die somit die Weiterfahrt der Schiffe verhinderten. Aus dieser ersten Neckarbefahrung des Sommers 1552 heraus folgten alle weiteren Schritte, allen voran das Ersuchen am Kaiserhof um eine rechtliche Absicherung der Unternehmung, das im Privileg von 1553 mündete.<sup>36</sup> Der Ursprung der ersten Verhandlungsphase zwischen Heilbronn und Württemberg (1554 – 1557) ist demnach bereits im Sommer des Jahres 1552 zu verorten. Damit jedoch noch nicht genug. Die Akten offenbaren eine noch weitaus ältere Spur, die bislang in der Forschung keine Beachtung fand.

Der Bericht über die erste Inaugenscheinnahme des Neckars beinhaltet Hinweise, dass man bereits ein Vierteljahrhundert vor Herzog Christoph mit dem Gedanken gespielt hatte, den Neckar so auszubauen, dass er durchgängig befahrbar würde. Das früheste Vorhaben zur Schiffbarmachung des Neckars fällt in die Zeit der habsburgischen Statthalterschaft (1519 – 1534). Während dieser Phase befand sich Herzog Ulrich (reg. 1498 – 1519, 1534 – 1550) im Exil und Württemberg wurde von den Habsburgern verwaltet. Knapp drei Jahrzehnte später unter Christoph war man sehr an diesen früheren Planungen interessiert. Nähere Informationen scheinen jedoch nicht eingeholt worden zu sein. Man berichtete darüber, dass die damalige Regierung das Projekt habe fallen lassen. Nichtsdestoweniger beweisen die spärlichen Indizien, dass es schon in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein gesteigertes Interesse am Ausbau des Neckars gab.<sup>37</sup> Dies führt unweigerlich zu der Frage, warum die Anläufe zu einer Neckarschiffbarmachung gerade im 16. Jahrhundert einsetzen?

Das Problem der eingeschränkten Schiffbarkeit bestand bereits seit dem Mittelalter. Im 14. und 15. Jahrhundert kristallisieren sich in den Urkunden immer wieder Konflikte um die Flößerei heraus.<sup>38</sup> Vor allem der Transport von Holz aus dem Schwarzwald über die Enz war ein einträgliches Geschäft, das sich die beteiligten Herrschaftsträger, allen voran die Markgrafen von Baden und die Grafen von Württemberg, nicht entgehen lassen wollten. Darum schlossen sie mehrere Verträge

---

35 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 3 Qu. 1, fol. 5–7 (1552 August 11, Lauffen am Neckar); Regest: Briefwechsel (1899), Bd. 1, Nr. 753, S. 762 f.

36 Vgl. HStA Stuttgart, A 256 Bd. 37, fol. 399r (1552/53): Abrechnung der Reise des württembergischen Gesandten Florenz Graseck an den Brüsseler Kaiserhof.

37 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 3 Qu. 1, fol. 5v–6r. Außerdem gab es das Gerücht, dass etwa zur selben Zeit Graf Ludwig I. von Löwenstein (reg. 1488–1523) den Mittellauf des Neckars trotz aller Einschränkungen mit einem Schiff befahren habe, vgl. A 145 Bü 3 Qu. 7, fol. 19 f. (nach 1554 August 19). Auch darüber konnte die württembergische Verwaltung keine weiteren Informationen einholen.

38 Vgl. zu Heilbronn ZIMMERMANN, Floß- und Holzhandelsplatz (1986); sowie allgemein JAUERNIG, Flößerei (2009).

mit Heilbronn, in denen die Stadt eine Passage für die Flößer zusicherte.<sup>39</sup> Besonders wichtig war hierfür das in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts installierte Floßloch (Floßgasse). Dies ermöglichte es den Flößern an der Wasenmühle, am nordwestlichen Ende des Hefenweilers (zur Bleichinsel hin) mittels einer kleinen Durchfahrt die Mühlwehre zu überwinden.<sup>40</sup> Die Heilbronner Floßgasse war jedoch nicht groß genug für die vom Rhein kommenden Schiffe. Trotz allem sollte sie über die gesamte Frühneuzeit hinweg immer wieder in die Überlegungen um die Öffnung des Neckars einbezogen werden, schien ihre Vergrößerung für Schiffe auf den ersten Blick doch die einfachste und kostengünstigste Lösung.

Konflikte, Verhandlungen und Verträge in Bezug auf die Öffnung des Neckars waren somit im 16. Jahrhundert nichts Neues. Trotzdem ging es vor 1500 lediglich um den Holztransport und nicht um die Schiffbarkeit. Warum fasste man schließlich zu Beginn der Frühen Neuzeit auch die Schiffbarmachung ins Auge? Um die Frage nach der zeitlichen Einordnung beantworten zu können, ist ein Blick auf die Technikgeschichte zu werfen.

Die Kanalisierung der Flüsse begann bereits im Mittelalter.<sup>41</sup> Seit dem 14. Jahrhundert wurden erstmals Schleusen zur Regulierung der Binnengewässer eingesetzt. Doch im Vergleich zu dem, was sich ab dem 16. Jahrhundert auf dem Gebiet des Kanalbaus entfalten sollte, blieben die mittelalterlichen Bauten auf einem sehr viel niedrigeren Niveau. Um 1500 kam es vor allem in Norditalien und in den Niederlanden zu zahlreichen Kanalbauten, die erst durch neue Schleusentechnologien möglich wurden.<sup>42</sup> Von Süd- und Westeuropa breitete sich das Wissen um den Wasserbau in ganz Europa aus. Hinzu kam, dass sich der Schiffbau weiterentwickelte, da die Schiffe größere Lasten effizienter und schneller transportieren konnten.<sup>43</sup> Die Entwicklungen im Bereich des Schiff- und Kanalbaus sind wiederum auf ein gestiegenes Handelsvolumen zurückzuführen. So bedingte ein allgemeiner Wirtschaftsaufschwung technische Neuerungen auf vielen Gebieten.<sup>44</sup>

Ein Blick über den Südwesten hinaus zeigt, dass es im Laufe des 16. Jahrhunderts zu einer ganzen Reihe von Kanalbauprojekten kam. Zu nennen wären für

---

39 Vgl. StA Ludwigsburg, B 189 I U 101 (1342 Februar 17, Stuttgart); Regest: Regesten der Markgrafen von Baden (1900), Bd. 1, Nr. 994, S. 99 f.; StA Ludwigsburg, B 189 I U 114 (1476 März 12, Baden-Baden); Druck: Urkundenbuch der Stadt Heilbronn (1913), Bd. 2, Nr. 1138c, S. 108.

40 Seit 1960 erinnert an der Stelle der ehemaligen Floßgasse eine vom Künstler Karl Calwer (1896–1950) im Jahr 1930 entworfene steinerne Skulptur an die wirtschaftliche Bedeutung der Flößerei für Heilbronn.

41 Vgl. SPRANDEL, *Gewerbe und Handel* (1971), S. 346 f.; ausführlich zu kleineren Flüssen: ECKOLDT, *Schifffahrt* (1980); KELLENBENZ, *Landverkehr* (1991), S. 334 f.; ELMSHÄUSER, *Kanalbau* (1992); speziell zu England: *Waterways* (2007).

42 Vgl. SKEMPTON, *Canals* (1957), S. 445–468; KELLENBENZ, *Gewerbe und Handel* (1971), S. 434; LUDWIG / SCHMIDTCHEN, *Metalle* (1992), S. 495–497.

43 Vgl. KELLENBENZ, *Landverkehr* (1991), S. 367–370.

44 Vgl. KELLENBENZ, *Gewerbe und Handel* (1971), S. 461–464.

den deutschsprachigen Raum beispielsweise der Ausbau der Flüsse in der Mark Brandenburg oder die Schiffbarmachung der Flüsse in Holstein und in der Lüneburger Heide.<sup>45</sup> Prominent sind auch die Pläne König Ferdinands I. in der Mitte des 16. Jahrhunderts, die Moldau schiffbar zu machen, um so das wertvolle Salz einfacher transportieren zu können.<sup>46</sup> Die Pläne Herzog Christophs reihen sich somit in eine europäische Entwicklung ein und stehen keineswegs isoliert.

Ebenso war der Neckar nicht der einzige Fluss im Herrschaftsgebiet des Herzogs, für den solche Pläne aufgestellt wurden. Zeitgleich mit den Unternehmungen am Neckar machte man sich daran, den Doubs auszubauen.<sup>47</sup> Der die Grafschaft Mömpelgard Richtung Burgund durchquerende Fluss war für Händler, welche die Markt- und Messeorte an der Saône nutzen wollten, eine Hauptverkehrsachse durch die Burgundische Pforte.<sup>48</sup> Genauso wie am Neckar sollte die Schiffbarmachung auch in der württembergischen Grafschaft Mömpelgard zu wirtschaftlichem Aufschwung und damit zu höheren Einnahmen führen.

## Erste Verhandlungen im 16. Jahrhundert

Wie verliefen nun die im Dezember 1554 angestoßenen Verhandlungen um die Öffnung des Neckars zwischen den Gesandten Herzog Christophs und der Stadt Heilbronn? In aller Kürze könnte man sagen: nicht allzu gut.<sup>49</sup> Recht früh, bereits im Januar 1555, wurde ein Schiedsgremium einberufen, bestehend aus dem Bischof von Speyer, dem Kurfürsten von der Pfalz und Repräsentanten der Stadt Ulm.<sup>50</sup> Diese Schiedsleute sollten auf einer ersten Tagsatzung im Sommer 1555 in der benachbarten Reichsstadt Wimpfen die Argumente beider Seiten anhören. Die Wimpfener Unterredung blieb jedoch weitgehend erfolglos.<sup>51</sup> Weder die Argumente des Herzogs noch die der städtischen Gegenseite überzeugten die kaiserliche Kommission.

Die vom Heilbronner Rat vorgebrachten Gründe, einer Neckaröffnung nicht nachkommen zu müssen, waren denkbar einprägsam: Erstens pochte man auf das kaiserliche Neckarprivileg aus dem 14. Jahrhundert, das der Stadt bekanntlich das

45 Vgl. RACHEL, *Akzisepolitik* (1911), bes. S. 89–178 sowie *passim*; BÜTOW, *Straßen im Fluss* (2020); PETERSEN, *Salz-Wasser* (2020).

46 Vgl. MAŘÍKOVÁ, Müller in Prag (2015), S. 177 f.

47 Vgl. HStA Stuttgart, A 80 Bü 59 (1554 April–Mai).

48 Vgl. SCOTT, *Oberrhein* (2008), S. 96.

49 Vgl. zu den Verhandlungen zwischen Württemberg und Heilbronn, bes. zu den Vorschlägen zur Öffnung des Neckars, SATTLER, *Geschichte des Herzogthums* (1771), Bd. 4, S. 111 f.; JÄGER, *Heilbronn* (1828), Bd. 2, S. 151–154; PFAFF, *Neckarschiffahrt* (1859), S. 129–132; DÜRR, *Chronik I* (1986), S. 119–121; ZIMMERMANN, *Der Neckar* (1985), S. 27–31.

50 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 3 Qu. 31, fol. 103–106 (1555 Februar 12, Brüssel).

51 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 57, fol. 60–61 (1555 Juli 2, Heilbronn).

Recht zugestand, den Flusslauf eigenmächtig zu verändern; zweitens gaben die Heilbronner an, dass die Flusssperrung schon seit ewigen Zeiten Bestand habe und damit gewohnheitsrechtlich verankert sei; schließlich betonten sie drittens, dass die Stadt durch eine Öffnung des Flusses enorme finanzielle Verluste zu befürchten habe.<sup>52</sup>

Die württembergische Seite hielt mit dem eigenen, jüngeren Neckarprivileg dagegen. Die herzoglichen Gesandten gingen indes noch einen Schritt weiter. Der Neckar sei *als ein annder geschöpf und element Gottes de jure gentium et civili offen zu lassen unnd kheinswegs zu sperren.*<sup>53</sup>

Die Vertreter des Herzogs basierten ihre Stellungnahme somit anders als die Heilbronner Entsandten nicht allein auf dem Gewohnheits- und Privilegienrecht, sondern auch auf den an den Universitäten erlernten Kenntnissen im römischen Recht.<sup>54</sup> Besonders der Verweis auf das Natur- und Völkerrecht war ein wichtiger Schachzug. So fuhren die Räte fort, dass der Neckar

*nit diser statt und ainigen commun, ja ettlichen particular personen allain zu uffnemen, sonnder vilmer dem gantzen lannd [...] zu guetem alls annders elementa von Gott erschaffen unnd geben [sei].*<sup>55</sup>

Als von Gott erschaffenes Element der Natur sei der Fluss durch Viele zu nutzen und habe nicht allein den Einzelnen zur Bereicherung zu dienen. Die Weigerung der Reichsstadt, ihre Wehre zu öffnen, schade allen Anrainern des Neckars und stehe somit dem gemeinen Nutzen entgegen.

Aus unserer modernen Sicht scheint man der württembergischen Argumentation eher folgen zu können. Doch würde man fehlgehen, unterstellte man den Württembergern gute Absichten im Sinne des Gemeinwohls. Es ging den herzoglichen Gesandten nicht um das Wohlergehen vieler, sondern im Wesentlichen um Eigennutz für Württemberg. Die naturrechtlichen Verweise hatten lediglich instrumentellen Charakter. Durchsetzen konnten sich schließlich weder Heilbronn noch Württemberg. Die Kommission entschied Anfang Juli 1555, die Verhandlungen zu vertagen und den Neckar bei der nächsten Sitzung gemeinsam mit Handwerkern und Wasserbausachverständigen erneut in Augenschein zu nehmen.

Der Abschied der Tagsatzung betonte ausdrücklich, dass Heilbronn aus etwaigen Baumaßnahmen am Neckar kein Nachteil und Schaden erwachsen solle.<sup>56</sup> Demnach scheint es, als ob die Schiedskommission an einer einvernehmlichen Vereinbarung zwischen beiden Seiten interessiert gewesen war; man wollte der Forderung Herzog Christophs nach Öffnung des Flusses stattgeben, gleichzeitig aber auch die Bedenken Heilbronnns nicht außer Acht lassen. Mit diesem Zwischenergebnis ging man im

52 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 54a, fol. 12–31 (nach 1555 Juli 1).

53 HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 55, fol. 54r (nach 1555 Juni 29). Diese Argumentation findet sich in ähnlicher Form auch in zahlreichen anderen Schriftstücken der württembergischen Vertreter.

54 Vgl. HOFMANN, Das antike Erbe (2003), S. 39 f.

55 HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 55, fol. 50v (nach 1555 Juli 1).

56 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 57, fol. 60–63 (1555 Juli 2, Heilbronn).

Herbst 1555 in die zweite Verhandlungsrunde. Ende November traf man sich erneut, dieses Mal direkt in Heilbronn.<sup>57</sup> An der Argumentation beider Seiten änderte sich wenig. Man brachte nun lediglich einen zweiten Verladekran im Süden der Stadt ins Spiel und dachte daran, die Waren gegebenenfalls über den Landweg vom nördlichen zum südlichen Kran zu transportieren, um die Heilbronner Mühlenwehre nicht antasten zu müssen.<sup>58</sup> Allerdings wurde dieser Vorschlag eher als eine Notlösung betrachtet, verlangte die herzogliche Seite doch im Gegenzug von Heilbronn für den Kran, die Transportkosten über Land zu tragen.

Aufschlussreich ist die zweite Tagsatzung in Heilbronn weniger hinsichtlich der vorgebrachten Stellungnahmen als vielmehr wegen der eingesetzten argumentativen Mittel. Man vertraute auf württembergischer Seite nämlich nicht bloß dem gesprochenen beziehungsweise geschriebenen Wort. Die Sachverständigen Herzog Christophs fertigten ein hölzernes Modell an, eine „von holtz gemachte visierung“<sup>59</sup>, welche die Situation westlich der Stadtmauer an den Mühlenwehren plastisch einfiel. Wie das Holzmodell aussah, lässt sich heute nicht mehr sagen. Es hat sich weder erhalten noch ist es in den Akten umfassend beschrieben. Aus der Reaktion der Heilbronner auf das Modell können aber wenigstens Vermutungen angestellt werden. Die städtischen Räte lehnten es konsequent ab.<sup>60</sup> Man habe sich zuvor darauf geeinigt, allein Geschriebenes vorzubringen, nicht jedoch plastische Gegenstände. Eine solch klare Absage lässt sich eventuell mit dem Gezeigten erklären. Möglicherweise bildete das Modell weniger die aktuelle Situation ab als eine zukünftige Lösung zur Umgehung respektive Überwindung der Neckarwehre. Da die Stadt im Winter 1555/56 eisern an ihrem Standpunkt festhielt und keine Öffnung des Neckars akzeptieren wollte – unabhängig davon, wie sie aussehen konnte –, scheint diese Möglichkeit plausibel.

Anders als das hölzerne Neckarmodell bleibt eine andere visuelle Darstellung des Konflikts zwischen Heilbronn und Württemberg keine Spekulation: Die Jahrhunderte überdauerte ein für viele Kenner der Heilbronner Geschichte sicher äußerst bekanntes Bildwerk – die älteste Heilbronner Stadtansicht (Abb. 1).<sup>61</sup> Wie die Kranenzolltafel kann auch dieses für die Stadtgeschichte so überaus wichtige Stück in der historischen Ausstellung des Stadtarchivs betrachtet werden.<sup>62</sup>

57 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 66, fol. 76 (1555 Oktober 28).

58 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 68b, (1555 November 17, Stuttgart), fol. 85v–86r.

59 HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 72 (nach 1555 November 24), fol. 106r.

60 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 69a, fol. 92v–93r.

61 Vgl. StadtA Heilbronn, E005-533; eine jüngere Kopie findet sich unter E005-349.

62 Vgl. dazu <http://www.stadtgeschichte-heilbronn.de/ausstellung/19-jahrhundert/die-stadt-im-modell/stadtansichten/heilbronn-von-westen-1554.html> (2021-02-12). Eine Abbildung findet sich z. B. bei ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 11 Bild 1.





Abb. 1: Westansicht von Heilbronn, 1555/56.

In der Forschung wird die Westansicht Heilbronn unterschiedlich datiert. Entweder wird vom Zeitraum zwischen 1554 und 1557, also dem gesamten Verlauf der Verhandlungen, gesprochen oder man verweist recht vage auf die Zeit um 1554 oder um 1557.<sup>63</sup> Eine exakte Datierung ist momentan nicht möglich. Aufgrund der dargestellten und beschriebenen Elemente kann man mithilfe der Akten die Entstehung auf die beiden Jahre 1555 und 1556 eingrenzen, wobei das ältere Datum näherliegt. Was wird auf der Stadtansicht genau präsentiert und welchem Zweck diente sie?

Die mit Wasserfarben kolorierte Federzeichnung zeigt im Vordergrund den alten Neckararm (Altach) mit einem Wachturm der Heilbronner Landwehr, dann im mittleren Teil eine Situation des Neckars mit den Mühlen, Wehren und dem Verladekran, schließlich vor den Heilbronner Bergen mit der Warte und der Richtstätte die Reichsstadt Heilbronn selbst. Verständlicherweise haben sich Stadt- und Regionalhistoriker zumeist mit der Stadt und ihren markanten Bauwerken befasst. Zweck der Stadtansicht war es jedoch nicht, die städtischen Gebäude und Wehranlagen zu präsentieren. Im Mittelpunkt standen der Neckar und seine Flussbauten. Mit der Zeichnung sollten einige der während der Verhandlungen artikulierten Standpunkte ins Bild gesetzt werden. Schon zu Beginn der Sitzungen wies ein württembergischer Amtmann treffend darauf hin, dass das Anfertigen von bildlich-kartografischen Werken sehr wichtig sei, um ein gutes Verständnis von der Ausgangslage und den

63 Vgl. ALBRECHT, Topographie (1951), S. 79 (16. Jahrhundert); SCHEFOLD, Alte Stadtansichten (1955), Nr. 2513, S. 18 (Dezember 1554–1557); ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 11 (1554); SCHRENK / WECKBACH / SCHLÖSSER, Heilbrunn (1998), S. 23 (um 1554); SCHRENK / WECKBACH, Vergangenheit für die Zukunft (1993), S. 123 f., 135 (1554–1557).

möglichen Lösungen zu erhalten.<sup>64</sup> Den Zeitgenossen war also bewusst, welche Wirkung bildliche Darstellungen im Vergleich zum reinen Wort haben konnten.<sup>65</sup>

Der Künstler der Westansicht Heilbronnns ist nicht eindeutig identifiziert. Christhard Schrenk und Hubert Weckbach sprachen sich für den Maler Gabriel Bart aus, der in der Heilbronner Überlieferung auch an anderer Stelle seine Spuren hinterließ.<sup>66</sup> So konnte Bart anhand der Steuerbücher als Urheber des ältesten Marksteinbuchs von 1556 ausgemacht werden.<sup>67</sup> Bedenkt man, dass beide Werke etwa um dieselbe Zeit mit ähnlichem künstlerischen Anspruch entstanden, ist die These der Autorenschaft Barts durchaus eingängig. In jedem Fall kann die Westansicht der Heilbronner Partei zugesprochen werden. Dies legen die Formulierungen der kurzen Texte auf der Zeichnung nahe, die vom Herzog in der dritten Person und ohne die typischen ehrerbietenden Formeln sprechen.

Auf der Zeichnung sind drei kurze Texte zu finden, die in direktem Bezug zu den Verhandlungen stehen. Am linken Rand, im Norden der Stadt, wird darauf hingewiesen, dass der Herzog an der dortigen Bürgermühle den Zwinger aufbrechen und den Leinpfad hindurch führen möchte. Bis zur Einführung der Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert waren Leinpfade für die Schifffahrt unentbehrlich.<sup>68</sup> Sie dienten dazu, die Schiffe entgegen der Fließrichtung mittels Mannes- oder meist Tierkraft fortzubewegen, zu treideln. Wollte man den Neckar für die Schiffe öffnen, wäre es zwingend erforderlich gewesen, den bestehenden Leinpfad nördlich der Stadt zu verlängern und mit dem im Süden erneut beginnenden Pfad zu verbinden. Verknüpft mit der Anlage des Leinpfads ist die im Zentrum des Bildes befindliche Wasenmühle: „an diser will der hertzog die offnung machen“<sup>69</sup>. Die Neckaröffnung an der Wasenmühle war ein Hauptvorschlag der herzoglichen Partei.<sup>70</sup> Dort sollte die Stauung des Flusses erhöht werden, um weiterhin genug Wasser für den Betrieb der Mühle zur Verfügung zu haben. Die vorhandene Flossgasse sollte vergrößert, sodann eine gut 50 Meter lange Mauer als Führung gebaut werden, mit deren Hilfe die Stauhöhe des Neckars mit Schiffen überwunden werden konnte. Die Stadt lehnte diese Proposition der Württemberger mit dem Verweis auf den Betrieb der Wasenmühle ab.<sup>71</sup>

64 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 3 Qu. 21 (vor 1555 Januar 13, Stuttgart), fol. 64v.

65 Vgl. zur Bedeutung von Augenscheinkarten jüngst BAUMANN, Beweiskommissionen (2020); TIMPENER, In Augenschein genommen (2022).

66 Vgl. SCHRENK / WECKBACH, Vergangenheit für die Zukunft (1993), S. 123 f.

67 Vgl. StadtA Heilbronn, A011-1 (1556).

68 Vgl. zur rechtlichen Seite SCHERNER, Leinpfad (2014); sowie durch zahlreiche Bilder veranschaulicht STETTNER, Treideln (2002).

69 StadtA Heilbronn, E005-533.

70 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 52 (1552 Juli 2, Heilbronn), fol. 8r–v; Qu. 69a, fol. 92r–v.

71 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 54a, fol. 16v–17r.



Die Westansicht präsentiert nicht allein die Vorschläge der herzoglichen Seite, sondern ebenso einen der Gegenvorschläge Heilbronns. Südlich der steinernen Brücke weist ein drittes Textfeld auf „das mittel, so furgeschlagen war, noch ein cranen ungeverlich daher zu setzen“ hin.<sup>72</sup> Dieser zweite Kran, der in den Verhandlungen bereits Erwähnung gefunden hatte, sollte einerseits dazu dienen, die aus dem württembergischen Kernland kommenden Schiffe auszuladen, andererseits sollten die im Norden am ersten Kran entladenen und gen Süden über den Landweg verfrachteten Güter am neuen zweiten Kran wieder verladen werden. Dies helfe beiden Seiten, so die Heilbronner Begründung; die Wehre würden verschont und die Waren könnten trotz der weiter bestehenden Sperrung des Flusses transportiert werden. Dieser Kompromiss Heilbronns stieß bei den Württembergern auf taube Ohren.<sup>73</sup> Der Vorschlag sei nicht nur umständlich, sondern verursache auch doppelte Verladekosten, so die Begründung der Zurückweisung seitens der herzoglichen Gesandten.

Die Visualisierung mittels Plänen und Zeichnungen wurde auch von württembergischer Seite mehrfach genutzt. In den ausführlichen Verhandlungsakten haben sich drei teilweise kolorierte Zeichnungen erhalten.<sup>74</sup> All diese Werke hat Willi Zimmermann zur Illustration seiner Ausführungen abgedruckt.<sup>75</sup> Zunächst sei ein Blick auf die mit Aquarellfarben ausgemalte Zeichnung geworfen (Abb. 2).<sup>76</sup>

Sie datiert sehr wahrscheinlich auf die zweite Novemberhälfte des Jahres 1555, korrespondiert sie doch mit einem schriftlich eingebrachten Vorschlag württembergischer Baumeister.<sup>77</sup> Gezeigt wird erneut eine Westansicht, nun jedoch allein des Flussabschnitts nördlich der steinernen Brücke, entlang der Heilbronner Stadtmauer bis zu den Mühlen im Norden beziehungsweise dem alten Kran. Erklärende Textfelder fehlen, nur die Hauptgebäude und die Mühlen werden benannt. Im Zentrum der Zeichnung stehen der Hefenweiler sowie die Wasenmühle mit dem deutlich hervorgehobenen Floßloch. Entscheidend ist das Wehr nördlich des Hefenweilers. Dort platzierte der Zeichner einen Schleusenturm. Dieser sollte es mittels eines Fallbretts und einer Seilwinde ermöglichen, das etwa zwei Meter hohe Wehr mit Schiffen zu überwinden, ohne den nahen Hefenweiler-Mühlen ihre Wasserkraft zu rauben.

72 StadtA Heilbronn, E005-533.

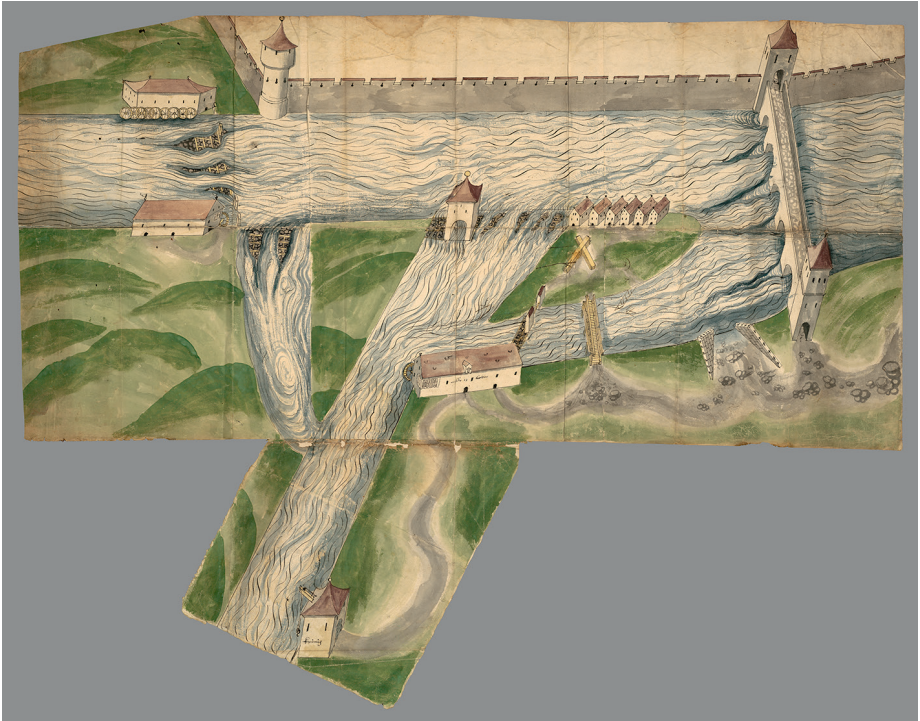
73 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 69c, fol. 95r–v (1555 November 25).

74 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 5, [Nr. 2 f.] fol. 25 f. (1554); eine fotografische Kopie des ersten Plans befindet sich genauso im Heilbronner Stadtarchiv wie eine kolorierte Kopie des zweiten Plans E005-85 und E005-740 (Kopien von Nr. 3); E005-156,1 (Kopie von Nr. 2). Hinzu kommt eine weitere Zeichnung im HStA Stuttgart, N 200 P 43 (1554); eine Kopie davon findet sich ebenfalls im StadtA Heilbronn, E005-599 (1957).

75 Vgl. ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 16 Bild 12 f.

76 Vgl. HStA Stuttgart, N 200 P 43.

77 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 70, fol. 96–99 (1555 November 21). In dem Bericht wird auch auf eine Zeichnung (*visirung*) verwiesen (fol. 98r).



*Abb. 2: Plan des württembergischen Vorschlags zur Neckaröffnung bei Heilbronn, vermutlich November 1555.*

Der Plan für den Schleusenturm stammte von vier württembergischen Sachverständigen. Einer von ihnen war Aberlin Tretsch aus Stuttgart (um 1500–1577), Baumeister Herzog Christophs von Württemberg.<sup>78</sup> Tretsch wirkte maßgeblich an zahlreichen Schlossbauten wie in Stuttgart, Göppingen oder Leonberg, aber auch an Wasserbauprojekten wie den Seen in der Residenzstadt mit. Die Heilbronner Neckaröffnung scheint eines seiner frühesten Flussbauprojekte gewesen zu sein. Aber auch die Beteiligung eines erfahrenen Baumeisters half nichts; Heilbronn war von der Idee nicht überzeugt. Die Stadt argumentierte, dass selbst eine kurze Öffnung der Schleusendurchfahrt unter dem Turm zu einem starken Abfall der Wasserhöhe und damit der Leistungsfähigkeit der Mühlen auf dem Hefenweiler führen würde.<sup>79</sup>

<sup>78</sup> Vgl. zu seiner Person und seinem Wirken KLEMM, *Württembergische Baumeister* (1882), Nr. 243, S. 139 f.; KLEMM, *Aberlin Tretsch* (1886).

<sup>79</sup> Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 71, fol. 100–105 (1555 November 24, [Heilbronn]).

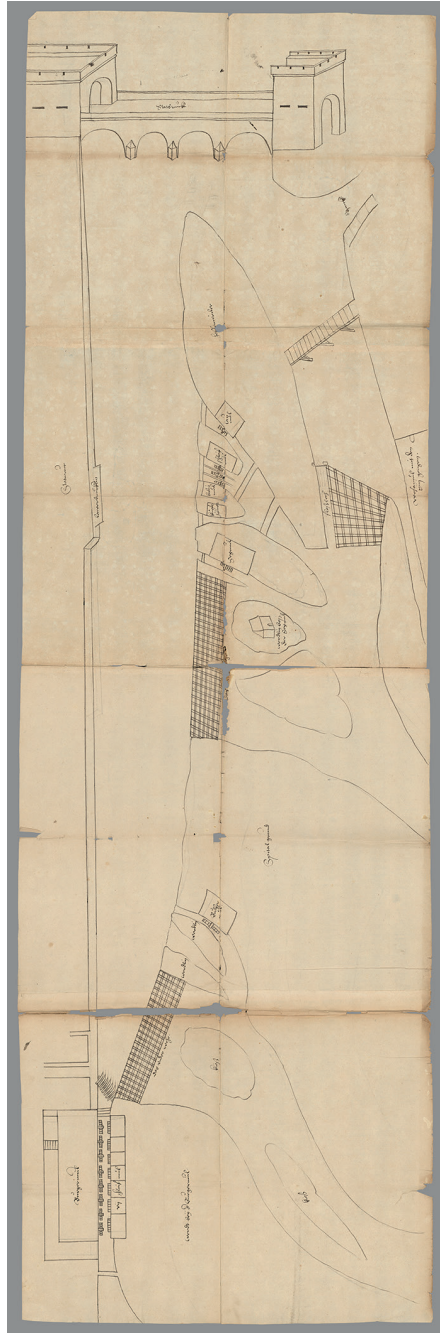


Abb. 3: Plan des Neckars bei Heilbronn, 1555.

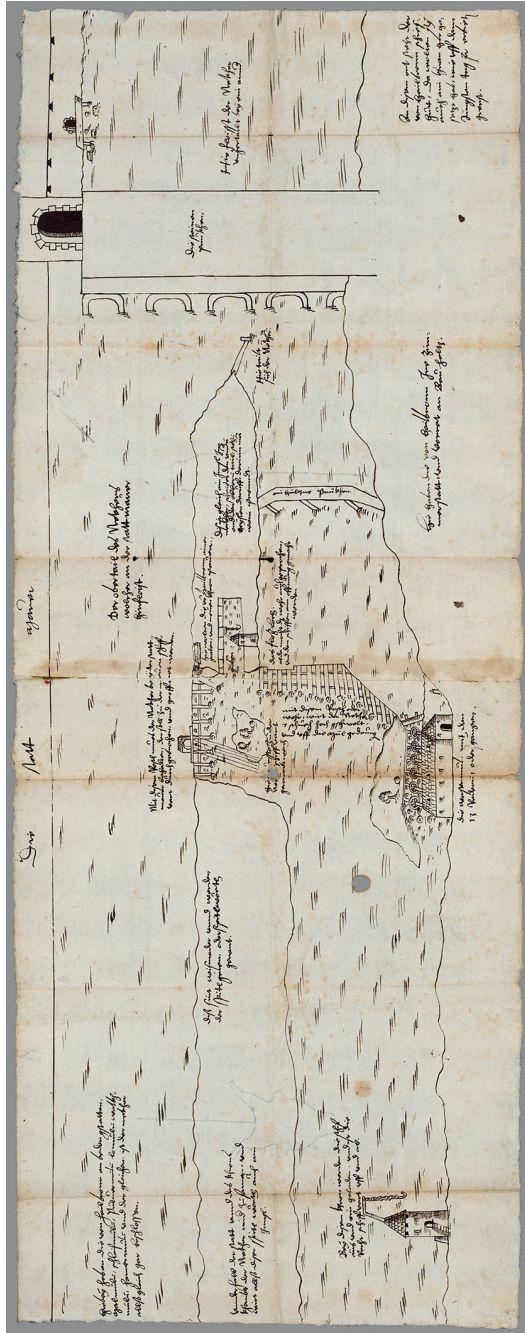


Abb. 4: Plan des württembergischen und Heilbronner Vorschlags zur Neckaröffnung bei Heilbronn, 1555.



Zu dieser kolorierten Zeichnung gesellen sich zwei schmucklose Pläne, die den Akten als Beilagen hinzugefügt wurden (Abb. 3 und 4). Während die erste Zeichnung lediglich eine detaillierte Präsentation der einzelnen Neckarmühlen rund um die Stadt Heilbronn zeigt, gibt der zweite Plan Auskunft über weitere Vorschläge zur Lösung des Problems. Wichtig sind in diesem Zusammenhang besonders die erläuternden Texte auf der zweiten Zeichnung, die mit ihren Angaben am weitesten reicht. Sie beinhaltet alle bisher genannten Vorschläge – Schleusenturm neben dem Hefenweiler, Vergrößerung der Floßgasse, zweiter Kran südlich der steinernen Brücke –, schließlich einen letzten Kompromissvorschlag, den die kaiserliche Kommission im Zuge der zweiten Tagsatzung im November 1555 in Heilbronn ins Gespräch brachte. Der Schiedsvorschlag sah vor, am nördlichen Ende des Hefenweilers einen Ankerplatz für Schiffe zu graben und diesen mit einem Kran zu versehen.<sup>80</sup> Die von den Rheinschiffen beförderten Waren sollten dort auf die aus Württemberg kommenden und an der Floßgasse anlegenden Schiffe direkt umgeladen werden. Das Gleiche konnte auch in die Gegenrichtung erfolgen. Trotz der Eingängigkeit dieses Kompromissvorschlags kann man sich bereits vorstellen, was die fürstliche Seite von diesem Vorschlag hielt: Sie lehnte ihn ab.<sup>81</sup>

Zuletzt sei nochmals auf eine zunächst intern vorgebrachte Proposition der herzoglichen Seite verwiesen, die in den bildlichen Darstellungen nicht direkt auftaucht, allerdings mithilfe der berühmten Heilbronner Westansicht nachvollzogen werden kann. Bereits im Sommer 1554 schlugen die Sachverständigen Herzog Christophs vor, den alten Neckararm (Altach), welcher südlich der Stadt durch ein Wehr vom Hauptfluss abgetrennt war, zu öffnen und die Schiffe so vor der Stadt und ihren Mühlen umzuleiten.<sup>82</sup> Dies sei die mit Abstand beste und für den Herzog auch günstigste Lösung. Dass dieser Plan den Heilbronnern ebenso nicht zusagte wie alle anderen Pläne, liegt auf der Hand. Zwar hätte er zur Folge gehabt, dass die Mühlen und Wehre an der Stadt gänzlich verschont geblieben wären. Gleichzeitig hätte das Teilumleiten des Neckars im Süden der Stadt wohl dazu geführt, dass nicht mehr genug Wasser für den Betrieb der Mühlen zur Verfügung gestanden hätte.

Am Ende bleibt von diesen wochen- und monatelangen Bemühungen, Ideen und Lösungen für die Neckaröffnung zu erarbeiten, kaum etwas Zählbares. Beide Seiten lehnten die Vorschläge der Gegenseite mit Verweis auf ihre eigenen Nachteile stets ab. Deswegen waren die Verhandlungen auch im November 1555 noch lange nicht abgeschlossen. Man korrespondierte zum Jahreswechsel 1555/56 sowie während der ersten Jahreshälfte 1556 mit den beteiligten Akteuren (Streitparteien wie

---

80 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 74 (nach 1555 November 20), fol. 112r–v.

81 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 74, fol. 112v–113v.

82 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 5 (1554 August 29), fol. 6r–v.

Schiedskommission).<sup>83</sup> Schließlich verabredete man sich für den Oktober 1556 auf eine dritte Tagsatzung in Heilbronn.<sup>84</sup>

Auch im Herbst 1556 kamen kaum neue Argumente hinzu. Lediglich die württembergischen Gesandten wagten sich aus der Deckung und versuchten Heilbronn entgegenzukommen. Sie stellten der Reichsstadt für den Fall der Neckaröffnung einen Sonderzoll in Aussicht, den diese künftig auf alle aus dem Herzogtum kommenden Waren erheben können sollte.<sup>85</sup> Dieses finanzielle Zugeständnis zeigt, wie wichtig Herzog Christoph die Schiffbarmachung des Neckars war. Er war nach den zeit- und kostenintensiven Unterredungen bereit, seine eigenen Händler stärker zu belasten, nur um Heilbronn die Öffnung abzurufen. Doch zu einer Einigung konnte es im Oktober 1556 nicht kommen, da der kaiserliche Rat Wilhelm Ludwig Böcklin von Böcklinsau<sup>86</sup> (um 1500 – 1585) nicht anwesend war.<sup>87</sup> Darum verschob man die Verhandlungen abermals, nun auf Anfang Dezember desselben Jahres.<sup>88</sup>

Nach jahrelangen Verhandlungen schien sich Ende 1556 endlich ein Ergebnis abzuzeichnen. Dies lag vor allem an der kaiserlichen Kommission, die beiden Seiten klarmachte, dass die Öffnung des Neckars umzusetzen sei, dies aber gleichzeitig ohne Nachteile für Heilbronn geschehen dürfe.<sup>89</sup> Darum müsse Württemberg der Reichsstadt eine entsprechende Entschädigung zusprechen. Die Reichsstadt brachte sodann die Summe von 16.000 Gulden vor, die sie aufgrund ihrer Großzügigkeit auf 11.000 oder 12.000 Gulden reduzieren würde. Außerdem solle der Herzog seine Zehntscheuer in der Stadt nicht dazu nutzen, ein konkurrierendes Lagerhaus einzurichten, das der Stadt abermals zum Nachteil gereichen würde. Schließlich solle Württemberg fortan auch keinen Schiffer zwingen dürfen, auf württembergischem Gebiet anlanden zu müssen, die Schiffeleute sollten dies frei wählen dürfen. Da Herzog Christoph diese Forderungen, allen voran die Entschädigungssumme, nicht sofort annehmen wollte, erklärte die kaiserliche Kommission am 15. Dezember, dass sich beide Seiten binnen eines Monats einigen müssten, andernfalls würde der Fall an König Ferdinand I. (reg. 1531/58 – 1564) übergeben werden.<sup>90</sup>

Das drohende Scheitern der kaiserlichen Kommission und das Entgegenkommen beider Seiten führte zu Beginn des neuen Jahres 1557 endlich zum Erfolg: Die Heilbronner Gesandten schlossen am 4. Januar mit Herzog Christoph in Stuttgart einen

---

83 Einige Schreiben wurden im HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 80a, fol. 138 – 146 (1556 Januar 25) abschriftlich zusammengeführt.

84 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 85, fol. 159 (1556 August 25).

85 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 86a (1556 Oktober 22, Stuttgart), fol. 163r – v.

86 Vgl. zu seiner Person und seinem Wirken KOPF, Wilhelm Böcklin (1974).

87 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 88, fol. 186 – 189 (1556 Oktober 31, Heilbronn).

88 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 90, fol. 191 (1556 November 5).

89 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 93, fol. 197 – 199 (1556 Dezember 12, Heilbronn).

90 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 95 (1556 Dezember 15), fol. 206r – v.

Vertrag, der die Neckaröffnung festlegte.<sup>91</sup> Sie sollte durch den Ausbau der Floßgasse ins Werk gebracht werden. Württemberg verpflichtete sich zur Zahlung einer Baukosten- und Entschädigungssumme in Höhe von 10.000 Gulden und akzeptierte die von Heilbronn geforderten Bedingungen in Bezug auf die Anlegefreiheit der Schiffer und die Nichtnutzung der Zehntscheuer als Lagerhaus.

Besonders am schnellen und für Heilbronn überaus vorteilhaften Vertragsschluss im Januar 1557 zeigt sich erneut die Entschlossenheit, mit der Herzog Christoph die Schiffbarmachung des Neckars verfolgte. Zwar akzeptierte er nicht alle gestellten Bedingungen. Doch machte die württembergische Seite gegenüber Heilbronn zahlreiche Zugeständnisse.

Was wurde nun aus den großen Plänen, nachdem man sich vertraglich geeinigt hatte? Die kurze Antwort auf die Frage lautet: nichts. Bis zum Sommer 1557 war man am herzoglichen Hof damit beschäftigt, die übrigen Neckaranrainer, allen voran die Markgrafen von Baden und den Deutschen Orden, zu kontaktieren.<sup>92</sup> Denn mit den Vereinbarungen vom 4. Januar 1557 war es noch lange nicht getan. Man musste im nächsten Schritt nun auch alle anderen Herrschaftsträger am Neckar von der kostspieligen und aufwendigen Schiffbarmachung überzeugen; ganz abgesehen davon, dass die württembergischen Räte schließlich doch große Bedenken gegen den Ausbau der Floßgasse in Heilbronn hegten.<sup>93</sup> Hatte man nach jahrelangen Verhandlungen endlich eine Lösung mit Heilbronn erarbeitet, sollte sich nun herausstellen, dass diese nicht durchführbar war. Im Juni 1557 verläuft sich langsam die Spur.<sup>94</sup> Das Projekt scheint von württembergischer Seite trotz des Etappenziels Öffnungsvertrag zu den Akten gelegt worden zu sein. Dort schlummerte es für ein knappes halbes Jahrhundert.

## Ein neuer Anlauf im 17. Jahrhundert

Nachdem die Pläne Herzog Christophs im Sande verlaufen waren, ging Herzog Friedrich I. (reg. 1593–1608) an der Wende zum 17. Jahrhundert daran, die Schiffbarmachung des Neckars zurück auf den Planungstisch zu holen.<sup>95</sup> Für die Projektierung und Umsetzung engagierte der Herzog keinen Geringeren als den

---

91 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 U 11; U 12 (1557 Januar 4).

92 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 101, fol. 226–229 (1557 Mai 6, [Stuttgart]).

93 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 103, fol. 233–236 (vor 1557 Juni 15).

94 Das letzte Dokument aus der Zeit Herzog Christophs in den Akten hat die Schiffbarmachung des Neckars bei Besigheim zum Inhalt, vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 4 Qu. 106, fol. 246–247 (sine dato).

95 Vgl. zu den Plänen um 1600, bes. zu den Gutachten der Wasserbauingenieure, SATTLER, *Geschichte des Herzogthums* (1772), Bd. 5, S. 210 f.; JÄGER, *Heilbronn* (1828), Bd. 2, S. 175; PFAFF, *Neckarschiffahrt* (1859), S. 132 f.; DÜRR, *Chronik I* (1986), S. 144; SCHAHL, *Heinrich Schickhardt* (1959), S. 61–64; ZIMMERMANN, *Der Neckar* (1985), S. 31–33; KLUCKERT, *Wasserbauingenieur* (1987), S. 37–42; KLUCKERT, *Architekt und Ingenieur* (1992), S. 171–180.

bereits erwähnten Heinrich Schickhardt. Anders als noch ein halbes Jahrhundert zuvor verließ sich der Herzog nicht mehr allein auf einheimische Baumeister und Ortskundige. Zusätzlich zu Schickhardt wurde eine Handvoll internationaler Wasserbauexperten hinzugezogen. Baumeister und Ingenieure aus dem gesamten Heiligen Römischen Reich, aus Italien und den Niederlanden wurden um Gutachten gebeten.<sup>96</sup> Am prominentesten waren hierbei Humphrey Bradley und Gabriele Bertazzolo. Bradley war vor seiner Reise nach Württemberg bereits in England, den Vereinigten Niederlanden und Frankreich aktiv gewesen.<sup>97</sup> Er hatte sich durch mehrere Trockenlegungsprojekte sowie Planungen zum Ausbau des Hafens von Dover einen Namen gemacht. Nach seiner Tätigkeit für den württembergischen Herzog sollte Bradley zum obersten Deichbeauftragten (*maitre des digues du royaume*) des französischen Königs Heinrich IV. (reg. 1589 – 1610) avancieren. Bertazzolo arbeitete vor seinem schwäbischen Intermezzo hauptsächlich als oberster Wasserbaumeister der Stadt Mantua und ihres Herrschers Vincenzo I. Gonzaga (reg. 1587 – 1612).<sup>98</sup> Besonders in Oberitalien und den Niederlanden gab es schon im 16. Jahrhundert ausgeklügelte Kanalsysteme. Dementsprechend war dort in Bezug auf den Flussbau das fortgeschrittenste technische Wissen Europas vorhanden. Diesen Wissensschatz wollte man sich nun auch für die württembergischen Projekte sichern.

Herzog Friedrich hatte in Begleitung Heinrich Schickhardts den Kontakt zum Mantuaner Hof, für den Bertazzolo tätig war, während seiner Italienreise in den Jahren 1599/1600 aufgenommen.<sup>99</sup> In die Niederlande bestanden über das Haus Nassau und die gemeinsame protestantische Konfession politische Verbindungen, die auch für den Austausch von Expertenwissen genutzt werden konnten.<sup>100</sup> Bereits im Jahr 1592 hatte Herzog Friedrich eine Fahrt nach England unternommen, wobei er sich mehrere Tage in den Niederlanden aufgehalten und dort die neuen technischen Möglichkeiten des Wasserbaus selbst in Augenschein genommen hatte.<sup>101</sup>

Bei allen Unterschieden gab es um 1600 auch Gemeinsamkeiten zu den vorausgegangenen Unternehmungen unter Herzog Christoph. Man hatte erneut nicht bloß den Ausbau des Neckars im Blick, sondern auch die Ertüchtigung anderer Flüsse im Herzogtum. So befasste sich Schickhardt intensiv mit der Schiffbarmachung der

96 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-3–9 (1598 – 1623).

97 Vgl. zu seiner Person und seinem Wirken HARRIS, *Two Netherlanders* (1961), bes. S. 9 – 118; MORGAN, Bradley (2014).

98 Vgl. zu seiner Person und seinem Wirken CODAZZI / POVOLEDO, Bertazzolo (1987); speziell zu seinem Engagement in Württemberg CARPEGGIANI, Bertazzolo (2003).

99 Vgl. JONKANSKI, *Italienreisen* (2002); CARPEGGIANI, Bertazzolo (2003), S. 197 – 200; RÜCKERT, *Fürst ohne Grenzen* (2010), S. 223 – 228.

100 Vgl. HStA Stuttgart, A 114 Bü 19 (1598 März – August).

101 Vgl. RÜCKERT, *Fürst ohne Grenzen* (2010), S. 215 – 221.



Brenz.<sup>102</sup> Hier lag die Motivation in erster Linie auf der Förderung der Eisenproduktion, besonders der Hütte in Königsbrunn.<sup>103</sup>

Für den Neckar, auf dem das Hauptaugenmerk lag, erstellten die Experten unabhängig voneinander Einschätzungen zur Situation des Flussbaus und der zu veranschlagenden Kosten. Die Gutachter kamen dabei zu stark divergierenden Einschätzungen. Der Italiener Bertazzolo meinte in einem Schreiben an den Herzog, „das diese schiffart leichelich und woel mit glücklichem ussgang angerichtet werden khünde“<sup>104</sup>; anders formuliert: Die Schiffbarmachung sei für ihn keine große Sache.

Nicht ganz so einfach sah es wiederum der vom Niederrhein stammende Heinrich Wesel. Dennoch lagen seine veranschlagten Baukosten von etwas über 3.000 Gulden weit hinter jenen der holländischen Experten.<sup>105</sup> Matthäus de Castro rechnete mit 200.000 Gulden beziehungsweise zwei Tonnen Gold;<sup>106</sup> sein flämischer Kollege Humphrey Bradley sogar mit über 210.000 Gulden.<sup>107</sup> Dass die niederländischen Gutachter zu solch unterschiedlichen Ergebnissen kamen, hatte im Wesentlichen mit ihren Prämissen zu tun. Für die Niederländer genügte es nicht, einige Wehre aufzubrechen und Steine aus dem Weg zu räumen. De Castro sprach sich für den Bau von mindestens einem halben Dutzend Schiffsschleusen sowie der Teilkanalisation des Neckars aus; Bradley forderte gar die Kanalisierung des gesamten Flusses in einem neuen Bett.

Dem Herzog waren die Kosten der Kanalisierung deutlich zu hoch, weswegen auch Schickhardt sich in seinen Gutachten mit kleineren Baumaßnahmen begnügte.<sup>108</sup> In der Retroperspektive sollte sich der weitreichende Vorschlag der beiden Flamen als der visionärste herausstellen. Denn 300 Jahre später, in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, tat man schließlich genau dies – man kanalisierte den Neckar. Doch für die Württemberger war dies um 1600 undenkbar.

Von diesen intensiven Planungsaktivitäten an der Wende zum 17. Jahrhundert haben sich nicht allein Gutachten und Korrespondenzakten erhalten, sondern auch technische Zeichnungen, Pläne und Skizzen. Das wohl berühmteste Stück ist ein detaillierter Plan des Neckarlaus von Cannstatt bis Heilbronn (Abb. 5).<sup>109</sup> Hinzu kommt ein heute unvollständiger Tiefenmessungsplan, der gemeinsam mit Schickhardts schriftlichen Aufzeichnungen über die Tiefe und Beschaffenheit des Flusses

---

102 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 27 (1602 März 26).

103 Vgl. BECK, Geschichte des Eisens (1893–1895), S. 692 f.

104 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-6, S. 53 f. (1602 Februar 25, Besigheim). Dabei handelt es sich um eine zeitgenössische deutsche Übersetzung eines italienischen Schreibens (S. 50).

105 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-4 (1598), S. 51.

106 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-4 (1598), S. 51: 2 t Gold; T 22-3 (1598 August 8): 200.000 fl.

107 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-8 (um 1598), S. 55: 213.700 fl.

108 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-10 (1598).

109 Es sind mehrere Pläne in unterschiedlichen Maßstäben, mit unterschiedlichen Funktionen überliefert: HStA Stuttgart, N 220 B 3 (1598 Juni); B 4 (1598); B 10 (1597); T 23 (um 1598).



Abb. 5: Plan des Neckarlaufs [Ausschnitt], Juni 1598.

zu verwenden war.<sup>110</sup> Für den Heilbronner Raum kam Schickhardt bei seinen Messungen zu dem Ergebnis, dass der Neckar zwischen der Neckarinsel bei Sontheim und dem Abzweig des alten Neckars (Altach) bei Böckingen sehr tief sei, danach jedoch flach und felsig würde, bevor er kurz vor den Heilbronner Mühlwehren wieder eine gewisse Tiefe erreichen würde.<sup>111</sup>

Unabhängig von den Tiefenmessungen Schickhardts, die zu Tage förderten, dass der Fluss auf seiner Strecke zwischen Cannstatt und Heilbronn an vielen Stellen für die Schifffahrt mit den Rheinschiffen viel zu flach war, stellte sich das Problem der Heilbronner Mühlen und Wehre. Für diesen Schlüsselaspekt dachten die meisten Wasserbauingenieure an eine Lösung mittels Schleusen. Matthäus de Castro konzipierte eine mit Eichenbrettern ausgekleidete Schleuse, die auch für die größeren Rheinschiffe ausgelegt war.<sup>112</sup> Eine solche Schiffshebeschleuse sollte im Norden der Stadt, kurz oberhalb des Alten Krans, am Abzweig des Mühlkanals gebaut werden. Genau denselben Plan wählte Heinrich Wesel. Auch er dachte an den Bau einer Schleuse am Zusammenfluss der Neckararme am Verladekran.<sup>113</sup> Zusätzlich wollte er eine zweite Schleuse an der großen dreizehnrädrigen Wasenmühle bauen lassen. Die Doppelschleusenlösung wurde von einem weiteren Gutachten gestützt.<sup>114</sup>

Im Unterschied zu den Gutachten der Wasserbaukundigen unter Herzog Christoph stellten die Überlegungen um 1600 bereits einen deutlichen technischen Fortschritt dar. Nun war das Durchbrechen der Mühlwehre in Heilbronn, jedenfalls nach den meisten Gutachten, keine Option mehr. Man wollte die städtische Infrastruktur weitgehend erhalten und gleichzeitig mittels Schleusen die Höhenunterschiede, welche durch die Stauung des Wassers hervorgerufen worden waren, überwinden. Dass diese neuerlichen Überlegungen gerade um 1600 in Württemberg Einzug hielten, hängt untrennbar mit dem europaweiten Gelehrtennetzwerk zusammen, das Herzog Friedrich dank seiner persönlichen Kontakte zu nutzen wusste. Erst der Austausch zwischen württembergischen, niederrheinischen, flämischen und italienischen Bau-meistern brachte die neuen Techniken beim Wasserbau in den deutschen Südwesten.

Herzog Friedrich war den technischen Neuerungen der Zeit äußerst zugetan. Mit Schickhardt stand ihm zudem ein Universalgenie im Bereich der Architektur und des Ingenieurwesens zur Seite. Doch trotz aller Interessen, trotz des intensiven Austausches und trotz der langwierigen Planungsphase kam es zu keiner Umsetzung eines der Projekte, geschweige denn zu intensiveren Verhandlungen mit Heilbronn. Dies hatte einen Grund: Die Schiffbarmachung des Neckars stellte sich als viel zu kostspielig heraus. Zwar hätte man die Kosten für die Öffnung des Neckars bei

---

110 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 B 10. Leider fehlt der letzte Abschnitt des Plans von Sontheim nach Heilbronn.

111 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-10, fol. 15v.

112 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 24-2 (1598).

113 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-4, S. 44.

114 Vgl. HStA Stuttgart, N 220 T 22-9 (Gutachten H, um 1600), S. 57.

Heilbronn sicher finanzieren können, doch hing die Schiffbarkeit eben nicht allein von der Sperrung durch die Reichsstadt ab, sondern in gleicher Weise vom weiteren Flussverlauf bis Cannstatt. Als Gesamtprojekt war die Schiffbarmachung nicht zu bezahlen.

Das Herzogtum verfügte zu Beginn des 17. Jahrhunderts mit einem Jahresetat von rund 450.000 Gulden zwar im Vergleich zu den Jahrzehnten zuvor über stark gestiegene finanzielle Mittel, doch ein solch großangelegtes Projekt, wie es Humphrey Bradley oder Matthäus de Castro vorschlugen, war nichtsdestoweniger kaum zu stemmen.<sup>115</sup> Ganz zu schweigen von den sich verschärfenden politischen Bedingungen: Kurz nach dem Tod Herzog Friedrichs kam es in Auhausen zur Gründung der protestantischen Liga, die als Verteidigungsbündnis gegen die katholischen Reichsstände angelegt war.<sup>116</sup> Der politisch-konfessionelle Konflikt zwischen katholischen und lutherisch-reformierten Reichsgliedern spitzte sich mehr und mehr zu. Der neue württembergische Herzog Johann Friedrich (reg. 1608 – 1628) zeigte kaum mehr Interesse an den Neckarbauplänen seines Vaters. Aus diesem Grund verlief auch diese zweite, äußerst vielversprechende Phase im Sand.

Mit dem Dreißigjährigen Krieg waren größere Pläne für den Neckar bei Heilbronn erst einmal vom Tisch. Die wirtschaftliche Lage des Landes und die kriegerischen Handlungen auf württembergischem Gebiet erlaubten keine weitreichenden Planungen zur Schiffbarmachung des Neckars. Der deutsche Südwesten im Allgemeinen und Württemberg im Speziellen gehörten zu jenen Gebieten des Alten Reiches, die am stärksten vom großen Krieg des 17. Jahrhunderts betroffen waren.<sup>117</sup> Erst nach den Friedensschlüssen von Münster und Osnabrück 1648 und der langsamen wirtschaftlichen Erholung fiel der Blick abermals auf die Neckarschiffahrt.

Detaillierte Pläne für Heilbronn sind für diese Zeit nicht überliefert. Herzog Eberhard III. (reg. 1628 – 1674) griff alte Überlegungen seines Vorgängers Herzog Friedrich I. auf: Konnte man Heilbronn nicht zur Öffnung bewegen, richtete man eben einen eigenen Handelsplatz als Konkurrenz ein.<sup>118</sup> Fiel die Wahl Friedrichs zu Beginn des 17. Jahrhunderts noch auf Kochendorf, das zum Teil für wenige Jahre in württembergischer Hand lag, trieb Eberhard nun den Ausbau Untereisesheims voran.<sup>119</sup> Es war erst 1655 durch Kauf an Württemberg gekommen und lag äußerst günstig am Westufer des Neckars nördlich von Heilbronn.<sup>120</sup> Der Herzog beauftragte Jakob Alfons Franz Calderon d'Avila (1625 – 1695), einen aus den Spanischen

---

115 Vgl. BÜTTERLIN, Staatshaushalt (1977), S. 167.

116 Vgl. Union und Liga (2010).

117 Vgl. SCHMIDT, Apokalypse (2018), S. 620 – 634; sowie zur Politik Württembergs im Dreißigjährigen Krieg jüngst ZIZELMANN, Verbündeter Schwedens (2020).

118 Vgl. ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 33.

119 Vgl. zu Kochendorf zu Beginn des 17. Jahrhunderts Das Land (1980), Bd. 4, S. 46 f.

120 Vgl. zu Untereisesheim im 17. Jahrhundert ANGERBAUER, Übergang (1976); Das Land (1980), Bd. 4, S. 120.

Niederlanden stammenden General und Ingenieur, in den 1660er-Jahren mit dem Entwurf einer Hafenanlage.<sup>121</sup> Zusätzlich dazu sollte der württembergische Baumeister Matthias Weiß (1636 – 1707) eine sternförmige Wehranlage zwischen Ober- und Untereisesheim anlegen, mit deren Hilfe der neue Hafen verteidigt werden konnte (Abb. 6).<sup>122</sup> Weiß und d'Avila waren beide an weiteren Festungs- und Wasserbauprojekten in Württemberg beteiligt. Hervorzuheben ist dabei die Begrädigung des Neckars zwischen Untertürkheim und Cannstatt, die bereits in den 1650er-Jahren angegangen und ein Jahrzehnt später durch d'Avila und weitere Sachverständige fortgeführt wurde.<sup>123</sup>

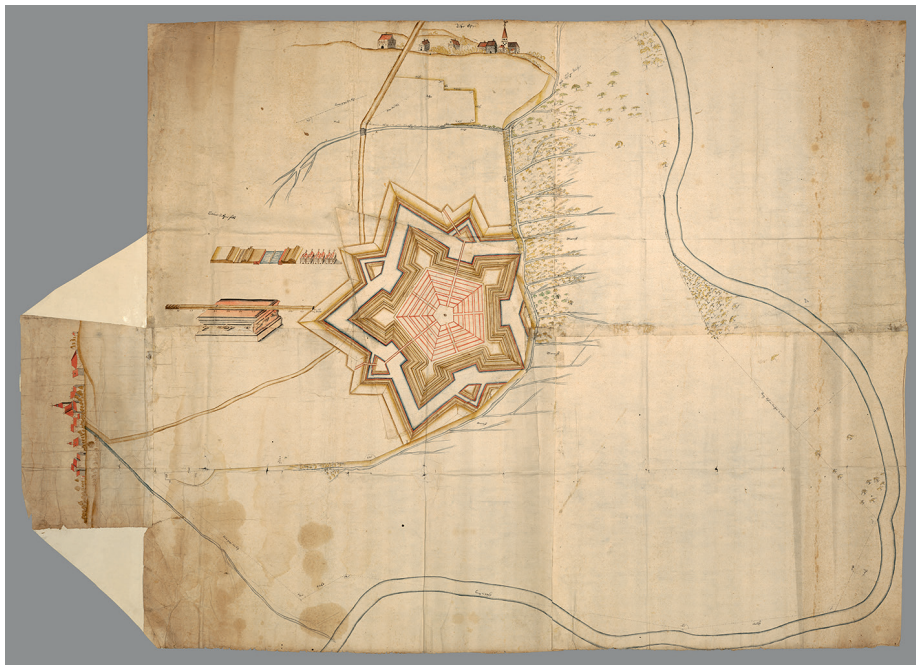


Abb. 6: Die geplante württembergische Wehranlage bei Untereisesheim, um 1667.

121 Vgl. zu seiner Person und seinem Wirken KLEMM, *Württembergische Baumeister* (1882), Nr. 425, S. 175.

122 Vgl. HStA Stuttgart, N 200 P 42 (um 1667). Vgl. zu Weiß und seinem Wirken KLEMM, *Württembergische Baumeister* (1882), Nr. 427, S. 175.

123 Vgl. HStA Stuttgart, N 200 Nr. 11 (vor 1656 März 10); A 249 Bü 200 Qu. 170 (um 1663); Qu. 187 (1666 Dezember).



Auch in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts sollte sich die Geschichte wiederholen. Mit dem Tod Herzog Eberhards III. im Jahr 1674 wurden dessen Pläne für Untereisesheim fallengelassen. Sie teilten das Schicksal der großen Projekte Heinrich Schickhardts und seiner Kollegen ein Dreivierteljahrhundert zuvor. Schließlich waren alle größeren Infrastrukturprojekte der Frühen Neuzeit aufs engste mit den Interessen einzelner Fürsten verknüpft.<sup>124</sup> Starb der Herrscher vor Fertigstellung des Projekts, wurde es häufig aufgegeben, weil dessen Nachfolger andere Pläne verfolgte.

## Letzte Versuche im 18. Jahrhundert

Mit Herzog Eberhard Ludwig (reg. 1677 – 1733) erfuhr die Neckarfrage zu Beginn des 18. Jahrhunderts nochmals einen starken Aufschwung.<sup>125</sup> Erneut war dies kein Zufall, sondern viel eher dem zeitgenössischen Kontext geschuldet. In Europa kam es seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu zahlreichen Kanalbauprojekten, die im Laufe des 18. Jahrhunderts an Zugkraft gewannen.<sup>126</sup> Zwar hatte man bereits im 17. Jahrhundert versucht, einzelne Flüsse wie die Tauber, die Werra oder die Kinzig schiffbar zu machen.<sup>127</sup> Doch erst im 18. Jahrhundert hatte man sich von den Auswirkungen des Großen Krieges (1618 – 1648) soweit erholt, dass man großangelegte Infrastrukturprojekte angehen konnte. In vielen Bereichen leiteten die Unternehmungen des 18. Jahrhunderts überdies die großen Begradigungen und Kanalisierungen der Flüsse in der Moderne ein, die wir bis heute im Landschaftsbild wiedererkennen.<sup>128</sup> Dass Fluss- und Kanalbauten damals einen starken Aufschwung erfuhren, lag an neuen technischen Möglichkeiten, aber vor allem auch an den merkantilistischen Bestrebungen der Fürsten, Handel und Wirtschaft ausbauen und dadurch höhere Einnahmen in die Staatskassen spülen zu können.

Der Auslöser zu neuen Initiativen um den Neckarausbau in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts war eine Weinlieferung.<sup>129</sup> So brachte es jedenfalls die württem-

---

124 Vgl. HASSINGER, Politische Kräfte (1971), S. 646.

125 Vgl. zu den Plänen im 18. Jahrhundert SÄTTLER, Geschichte des Herzogthums (1783), Bd. 13, S. 207 – 209; PFAFF, Neckarschiffahrt (1859), S. 134 – 138; DÜRR, Chronik I (1986), S. 264; ZIMMERMANN, Der Neckar (1985), S. 33 f.

126 Vgl. SKEMPTON, Canals (1957), S. 455 – 468; HADFIELD, Inland Waterways (1968); PAULINYI / TRITZSCH, Mechanisierung (1991), S. 434 – 438; REITH, Umweltgeschichte (2011), S. 29 f.; speziell zur Kurpfalz: DENZ, Schifffahrtspolitik (1909); sowie jüngst KÜMPER, Flussschiffahrt (2018), bes. S. 31 – 39; speziell zu Kurbrandenburg KOSCHMIEDER, Friedrich-Wilhelm-Kanal (2020); KOSCHMIEDER, Finowkanal (2020).

127 Vgl. SCHMIDT, Schiffbarmachung (1906/07); ROMMEL, Schiffbarmachung (1918); HEINE, Große Pläne (2015); ACKERMANN, Flöß- und Schiffbarmachung (2020).

128 Vgl. paradigmatisch BLACKBOURN, Eroberung der Natur (2007).

129 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 1b (ca. 1712). In dem Bündel findet sich als erstes Dokument indes eine Bitte der Flößer aus Dornstetten um finanzielle Entschädigung, vgl. Qu. 1a (sine dato). Der exakte Zusammenhang lässt sich nicht mehr herstellen.

bergische Seite im Herbst 1712 gegenüber dem Heilbronner Magistrat zum Ausdruck. Konflikte sowohl zwischen Württemberg und Heilbronn wegen des Handels als auch zwischen der Stadt und Händlern, die sich auf dem Weg ins Herzogtum befanden, waren in der gesamten Frühen Neuzeit an der Tagesordnung.<sup>130</sup> Nur dass sie in den seltensten Fällen eine solch energische Reaktion hervorriefen wie in den Jahren nach 1712. Es scheint ganz so, als ob Württemberg die Unmutsäußerungen der Schiffsleute und Händler bereitwillig aufgriff und sie sogar noch verstärkte. Es ging den Württembergern nur in zweiter Linie um die Händler und ihre Warenlieferungen. Im Vordergrund stand die Öffnung des Neckars, für die man frühzeitig Baumeister und hohe Amtsträger in die Neckarstadt entsandte.<sup>131</sup>

Um für die Verhandlungen mit der Reichsstadt gut gewappnet zu sein, bereitete die fürstliche Verwaltung ihre Argumentation sorgfältig vor. Mehrere Beschwerden und Ratschläge wurden verschriftlicht, unterschiedliche Szenarien des Neckarbaus entworfen. In den Verhandlungen mit Heilbronn betonten die Räte Eberhard Ludwigs ausdrücklich, dass der Herzog

*sich vestiglich entschlossen, nach dem löblichen Exempel dero in Gott ruhenden Vorfordern im Regiment, Herrn Hertzog Christophs und Herrn Hertzog Friderichs, nicht nur das Navigationswerck auff dem Neckar widerumb in die Deliberation zu bringen – und nachdem solches von Berg an biß nach Heylbronn durch angewendete viele Arbeit und Unkosten würrklich in den Stand gerichtet worden, daß die Schiffe ungehindert biß an der Stadt Heylbronn Mühlwöhr gehen können –, sondern auch deß Heyligen Römischen Reichs Stadt Heylbronn zu völliger Öffnung des Neckers bey vermeltem Mühlwöhr [zu bewegen].<sup>132</sup>*

In diesem einen Satz sind die Interessen Württembergs gebündelt: Der Herzog wollte die älteren Öffnungs- und Schiffbarmachungsprojekte seiner Vorfahren Christoph und Friedrich aufgreifen und in die Tat umsetzen. Dass sich Eberhard Ludwig nicht bloß auf seine Altvordern berief, sondern ganz wesentlich auch auf deren ältere Akten im Stuttgarter Archiv zurückgriff, belegen weitere Dokumente. In fast allen Szenarien der Neckaröffnung bediente man sich der Argumentation der annähernd 200 Jahre alten Unterlagen, allen voran des 1557 geschlossenen Vertrags zwischen der Stadt und dem Fürsten sowie des Neckarprivilegs Karls V. von 1553; ganz so

---

130 Exemplarisch sei hier auf eine Klage Heilbronnns gegen Württemberg vor dem Reichshofrat verwiesen, bei der es um den Bruch von Geleitsrechten durch württembergische Amtsträger während der Messen ging, vgl. Akten (2014), Bd. 2, Nr. 79 S. 85 (1662 – 1663). Weitere Klagen von Händlern finden sich auch in HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 6, unfol. (sine dato); Qu. 17, unfol. (1714 März, Marbach); Qu. 30a, unfol. (1714 Mai 2, Stuttgart).

131 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 4, unfol. (1712 November 18).

132 HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 82, unfol. (1715 Juni 5, Heilbronn).

wie auch das Neckarprivileg von 1333 seitens der Reichsstadt weiterhin in den Ring geworfen wurde.<sup>133</sup>

Welche Strategien verfolgte Württemberg nun zu Beginn des 18. Jahrhunderts, um den langgehegten Plan der Öffnung des Neckars bei Heilbronn endlich ins Werk setzen zu können? Ein Lösungsweg, der von den württembergischen Entsandten beschritten wurde, war der Rechtsweg. Dies ist weder im 16. noch im 18. Jahrhundert allzu überraschend, war die Jurisprudenz doch gewissermaßen das tägliche Brot der fürstlichen Beamten. Die Kontinuitäten zwischen dem 16. und dem 18. Jahrhundert finden sich zudem in den Begründungen selbst: Auch unter Eberhard Ludwig brachte man im Wesentlichen noch das Völker- (*ius gentium*) und das Zivilrecht (*ius civile*) gegen Heilbronn vor.<sup>134</sup> Hinzu kam, dass die Räte nunmehr sehr stark die Überlegungen angesehener und einflussreicher Rechtsgelehrter aufgriffen, allen voran das Gedankengut Hugo Grotius' (1583–1645). Ihm zufolge seien Flüsse öffentliches Gut (*flumen publicus*), daher sollte auf ihnen die Schifffahrt frei und ungehindert sein.<sup>135</sup>

Zu Beginn des 18. Jahrhunderts war es auch möglich geworden, eine weitere normative Quelle anzuführen. In der jüngsten Wahlkapitulation Kaiser Karls VI. (reg. 1711–1740) wurden den Fürsten in Bezug auf die Straßen- und Flusszölle, aber auch hinsichtlich der Schiffbarmachung umfassende Rechte zugestanden.<sup>136</sup> Diese versuchte man gegenüber Heilbronn geltend zu machen.<sup>137</sup> Die Stadt hielt dagegen, dass diese neuen Privilegien in die Zukunft und nicht in die Vergangenheit gerichtet seien und daher im Falle der Neckaröffnung keine Anwendung fänden.<sup>138</sup> Heilbronn wandte sich schließlich an den Reichshofrat in Wien, beschritt also selbst juristische Wege.<sup>139</sup> Das oberste Reichsgericht entschied Ende Juni 1714, dass die Stadt zur Öffnung des Neckars nicht notwendigerweise verpflichtet sei.

Mit bloßen Rechtsargumenten konnte die württembergische Seite die Verhandlungen also nicht gewinnen; das war im 18. nicht anders als im 16. Jahrhundert. Daher bezog man sich erstmals auch auf parallele Wasserbauprojekte im Reich. Der württembergische Regierungsrat verwies bei der ersten Tagsatzung in Heilbronn im März 1714 auf vergleichbare Flussbauten, wie sie beispielsweise bei der Schiffbarmachung der Lahn im Kurfürstentum Trier im Gange waren.<sup>140</sup> Die württembergischen Bestrebungen seien demnach keine Besonderheit, sondern gängige Praxis.

---

133 So beispielweise im Jahr 1712 in einem Bericht des Rentkammerpräsidenten, der die Vorgeschichte der Schiffbarmachung kurz skizziert, siehe HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 2 (1712 August 1, Stuttgart);

Qu. 39a, unfol.: Neckarprivileg 1333; ebd., Qu. 39b, unfol.: Neckarprivileg 1553.

134 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 20, unfol. (1714 März 17, Stuttgart).

135 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 9 (1713 Januar 28).

136 Vgl. Wahlkapitulationen (2015), Art. 8, S. 326–331 (1711 Oktober 12, Frankfurt am Main).

137 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 10, unfol. (1713 Februar [18], Stuttgart).

138 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 11, unfol. (1713 März 2).

139 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 81, unfol.

140 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 22, unfol. (1714 März 31, Stuttgart).



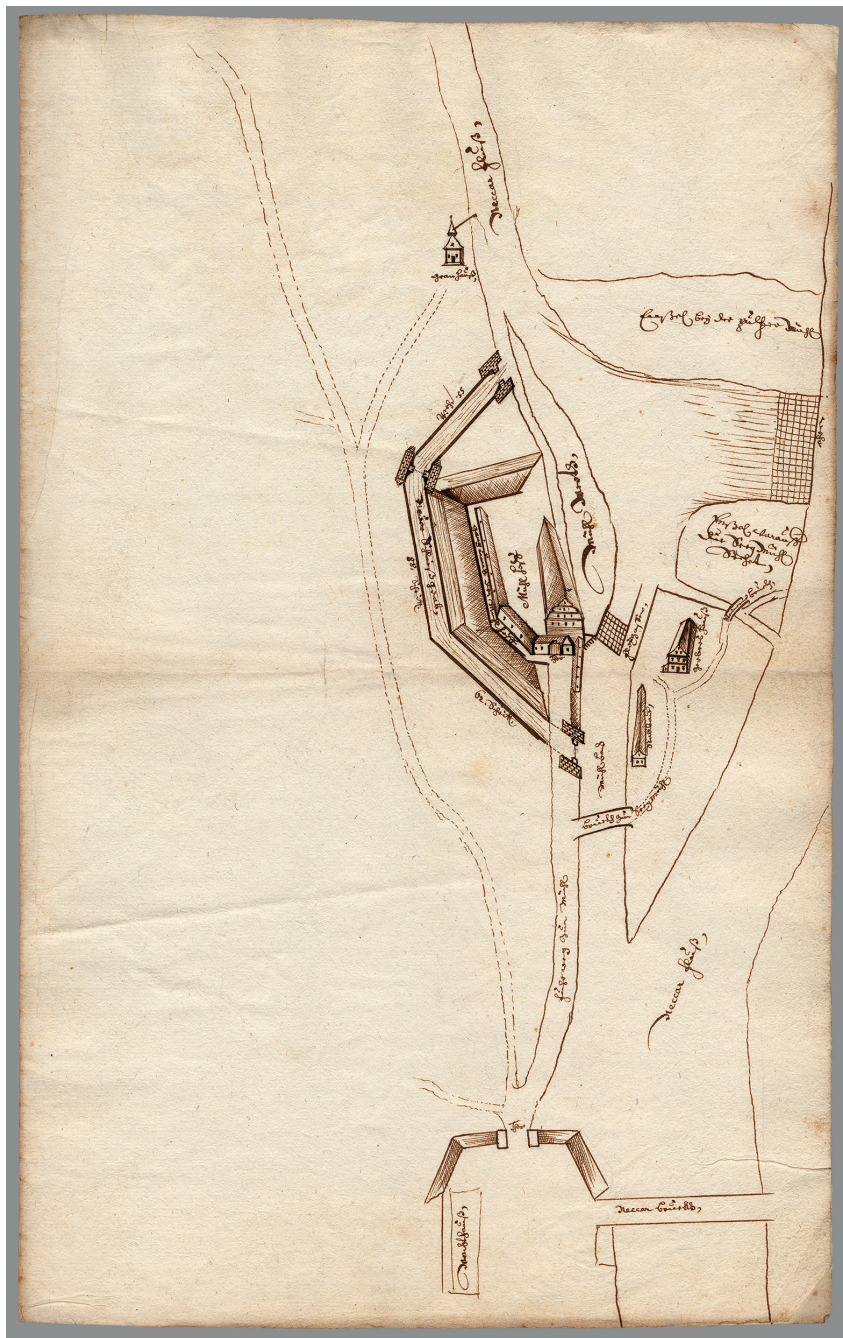


Abb. 7. Plan eines Neckarkanals bei Heilbronn, vermutlich 1715.

Für den Neckar bei Heilbronn hatte man schließlich auch zu Beginn des 18. Jahrhunderts kaum neue Öffnungsszenarien ins Auge gefasst. Wichtigster Ansatzpunkt war immer noch die Floßgasse, die für den durchgängigen Schiffsverkehr ausgebaut werden sollte.<sup>141</sup> Bereits während der Verhandlungen wurde sie von württembergischen Schiffsleuten zur Überwindung des Wehrs an der Wasenmühle genutzt, was nicht allein zu Spannungen mit der Reichsstadt führte, sondern auch zu Personenschäden ebenso wie zum Verlust von Tieren, die für das Treideln der Schiffe eingespannt gewesen waren.<sup>142</sup> Ein Unfall an der Floßgasse kurz zuvor verdeutlichte, dass der Schiffsverkehr nicht gänzlich ohne Baumaßnahmen umzusetzen war. Deswegen entwarf man auf württembergischer Seite einen Alternativplan.

Das Wehr der Wasenmühle sollte mittels eines Kanals an der Westseite umgangen werden.<sup>143</sup> Wie einem den Akten beigelegten kleinformatigen Plan zu entnehmen ist, sollte sich die nördliche Einfahrt des Kanals hinter dem Alten Kran, die südliche Zufahrt kurz vor der Mühle selbst befinden (Abb. 7). Auf zeitgenössischen Plänen Heilbronnns befand sich an der Stelle des geplanten Kanals sehr wahrscheinlich der Weg vom Kran zur Neckarbrücke (Abb. 8); demnach wollte man beim Kanalbau teilweise auf bestehende Infrastrukturen zurückgreifen.<sup>144</sup> Am Ende wurden weder das Kanalprojekt noch der Ausbau der Floßgasse in die Tat umgesetzt.

Baumaßnahmen sollte es an der Stelle des projektierten Kanals erst gut zwei Jahrzehnte später geben, dieses Mal allerdings durch die Stadt selbst initiiert. Wie Peter Wanner jüngst anhand archäologischer Funde und Quellen aus dem Stadtarchiv plausibel machen konnte, wurde an ähnlicher Stelle wie der geplante württembergische Kanal im Jahr 1734 eine Schleusenanlage eingerichtet; sie ist jedoch nicht in Zusammenhang mit Bestrebungen zur Schiffbarmachung des Neckars zu sehen, sondern erfüllte vermutlich eine rein wehrtechnische Funktion.<sup>145</sup> Die Heilbronner Schleusenanlage des Jahres 1734 zeigt anschaulich, dass der Wasserbau ganz akut vorangetrieben wurde, indes nicht für die Schifffahrt, sondern zuvorderst, um den Betrieb der Mühlen zu gewährleisten oder Überschwemmungen zu verhindern.

Verhandlungstechnisch steckte Württemberg drei Jahre nach Beginn der Gespräche erneut in der Sackgasse. Da Eberhard Ludwig sehr viel am wirtschaftlichen Aufschwung lag, für den die Neckarschifffahrt unentbehrlich war, scheute die württembergische Seite keine Zugeständnisse an die Reichsstadt. Bei der zweiten Tagatzung, welche nach einer Verschiebung schließlich Ende Mai, Anfang Juni 1715 in Heilbronn stattfand,<sup>146</sup> gingen die württembergischen Unterhändler mehrfach auf Heilbronn zu. Der Plan, die Mühlwehre aufzubrechen, wurde überhaupt nicht

141 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 21, unfol. (1713 März 23).

142 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 97, unfol. (1715 Juli 23).

143 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 78, unfol.

144 Vgl. StadtA Heilbronn, E005-43 (1734/35).

145 Vgl. WANNER, Schleusenanlage (2016) sowie WEILER-RAHNFIELD, Archäologie (2017).

146 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 66, unfol. (1715 März 21); Qu. 71, unfol. (1715 Mai 15).





Abb. 8: Plan des Neckars bei Heilbronn, 1734/35.

mehr vorgebracht. Es ging nunmehr allein um das Umladen der Waren an einer neu zu errichtenden Verladestation an der Neckarbrücke. Abermals wurde ein alter Vorschlag – nun der Reichsstadt – aus den Verhandlungen mit Herzog Christoph aufgegriffen. Damit jedoch nicht genug: Man verstehe auf württembergischer Seite die ökonomischen Auswirkungen, die der Verlust des Stapels für die Stadt mit sich brächte. Darum solle die Stadt für die entgangenen Brücken- und Marktgelde durch andere Einnahmen entschädigt werden. So verblieb man im Sommer 1715 mit einem scheinbar auf sechs Jahre angelegten Vergleich.<sup>147</sup>

Mit dieser Zwischenlösung waren die württembergischen Ambitionen allerdings bei Weitem nicht befriedigt. Bereits wenige Wochen nach der Tagsatzung sprachen sich die Rentkammerräte in einem Gutachten gegen den Vergleich aus.<sup>148</sup> Mit einem landesherrlichen Reskript versetzte Eberhard Ludwig Mitte Juli 1715 dem Vergleich schließlich den Todesstoß.<sup>149</sup> Das Reskript untersagte ausdrücklich die Approbation des Vertrags. Nach langwierigen Unterredungen stand man abermals mit leeren Händen da. Dies überrascht ob der sich im Vergleich zum 16. und 17. Jahrhundert kaum veränderten Ausgangslage wenig.

Die offiziellen Verhandlungen waren das eine, die inoffiziellen Pläne, welche die Rentkammer und der Geheime Rat im Hintergrund schmiedeten, das andere. Aus den Akten geht hervor, dass man sich schon vor der zweiten Verhandlungsrunde Alternativen überlegt hatte, sollten die Gespräche mit Heilbronn ohne ein annehmbares Ergebnis enden. Zunächst holte man den alten Plan bezüglich Untereisesheim aus dem ausgehenden 17. Jahrhundert wieder aus der Schublade. Intensiv wurde erörtert, ob und wie man nördlich von Heilbronn einen eigenen württembergischen Handelsstützpunkt etablieren könne. Die Räte waren davon überzeugt, dass man Untereisesheim sicher bereits unter Herzog Christoph um 1550 ausgebaut hätte, wäre das Dorf zum damaligen Zeitpunkt schon in württembergischer Hand gewesen.<sup>150</sup> Man befragte mehrmals Händler, ob ein Handelsstützpunkt in Untereisesheim umsetzbar sei und welche Probleme diesem im Wege stünden.<sup>151</sup> Als Hauptproblem wurde der Landtransport angesehen. Denn die nördlich von Heilbronn ausgeladenen Waren hätten bis nach Hoheneck verbracht werden müssen, wo man sie wieder auf dem Neckar hätte verschiffen können.<sup>152</sup> Zum wiederholten Male zeigt sich die große Schwachstelle aller Pläne – die mangelnde Schiffbarkeit des Neckars südlich von Heilbronn; Herzog Eberhard Ludwig trat deswegen mit anderen Neckaranrainern in Verbindung, ganz so wie es auch schon seine Vorgänger getan hatten.

---

147 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 82, unfol.

148 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 91, unfol. (1715 Juni 26, Stuttgart).

149 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 96, unfol. (1715 Juli 13, Teinach).

150 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 34 (1714 Mai 26, Heilbronn).

151 Vgl. z. B. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 5 (sine dato); Qu. 31 (1714 Mai 19, Stuttgart); Qu. 34 (1714 Mai 26, Stuttgart).

152 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 44b, unfol. (1714 September, Stuttgart).

Am prominentesten sind hierbei sicher die Verhandlungen mit Esslingen.<sup>153</sup> Dieser Kontakt war schon allein deshalb von großer Bedeutung, weil dem Herzog daran gelegen war, den Neckar auch an seinem Oberlauf zwischen Königen und Cannstatt durchgängig für die Schifffahrt zu erschließen. Wie in Heilbronn stand den Württembergern auch mit Esslingen eine Reichsstadt gegenüber, deren Wirtschaft zu einem großen Teil auf den Mühlen, also auf der Wasserkraft des Flusses durch Umleitung und Stauung basierte. Und wie in Heilbronn waren die Verhandlungen auch mit Esslingen am Ende nicht von Erfolg gekrönt. Die Stadt erlangte ein kaiserliches Privileg, das dem Herzog verbot, die Schifffahrt zum Nachteil Esslingens einzurichten.<sup>154</sup>

Zuletzt erwog man in Stuttgart für das Heilbronner Problem der Neckaröffnung einen äußerst aggressiven Weg. Konnte man die Stadt nicht durch Verhandlungsgeschick zur Öffnung bewegen, sollte sie notfalls mittels ökonomischen Drucks dazu gezwungen werden. Die Amtleute der einzelnen Ämter wurden damit beauftragt, den Stellenwert des Handels mit Heilbronn darzulegen und zu bewerten, ob dessen Einstellung allzu negative Auswirkungen auf die Wirtschaft haben würde.<sup>155</sup> Weiterhin beratschlagten die Regierungsräte, ob man den Weinhandel im Weinsberger Tal zurückfahren könne, um Heilbronn somit zu schwächen.<sup>156</sup> Es scheint ganz so, als ob man in Württemberg dazu bereit gewesen wäre, kurzfristige ökonomische Einbußen in Kauf zu nehmen, um langfristig das Ziel der Neckaröffnung zu erreichen.

Diese harten Bandagen legte Württemberg aber auch nach den gescheiterten Verhandlungen des Sommers 1715 nicht an, genauso wenig wie der Ausbau Untereisesheims zu einem Handelsstützpunkt forciert wurde. Wie in den Jahrhunderten zuvor standen auch den Unternehmungen Eberhard Ludwigs allzu hohe Kosten gegenüber, welche wohl durch die Landstände hätten gebilligt werden müssen. Wie es nach 1715 mit den Plänen für Heilbronn weiterging, verraten die Akten nicht. Wie schon Mitte des 16. und zu Beginn des 17. Jahrhunderts verlieren sich auch im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts die Spuren. Ende der 1720er-Jahre erkundigte man sich nochmals über den Stand der Pläne, ohne dass sich im Folgenden daraus etwas Handfestes ergeben hätte.<sup>157</sup>

Heißt dies im Umkehrschluss, dass im weiteren Verlauf des 18. Jahrhunderts überhaupt nichts mehr unternommen wurde? Zwar scheint Württemberg nach dem Tod Herzog Eberhard Ludwigs keine intensive Aussprache mit der Reichsstadt mehr gesucht zu haben – jedenfalls haben sich in den auswärtigen Akten keine Spuren

---

153 Vgl. z. B. StadtA Esslingen, Reichsstadt, B: Auswärtiges, III a: Württemberg, Fasz. 365 (1661 – 1802): Schiffbarmachung des Neckars, Neckarbauwesen, Floßgassen. Im HStA Stuttgart finden sich unter A 141 (Esslingen) zahlreiche Akten zu den Verhandlungen mit Esslingen.

154 Vgl. ZIMMERMANN, *Der Neckar* (1985), S. 33.

155 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 31 (1714 Mai 19, Stuttgart); Antwortschreiben der Ämter: Beilagen 1 – 14 (1714 Mai 28 – Juli 8).

156 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 7 Qu. 45 (1714 September 8).

157 Vgl. HStA Stuttgart, A 145 Bü 8 Qu. 103, unfol. (1728 August 17, Ludwigsburg).

mehr erhalten –, doch bereits zu Lebzeiten des Herzogs richtete man im Jahr 1713 einen regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen Heilbronn und Cannstatt ein.<sup>158</sup> Im gesamten 18. Jahrhundert gab es auch immer wieder kleinere Baumaßnahmen, die zu einer verbesserten Schiffbarkeit des Neckars südlich von Heilbronn beitrugen.<sup>159</sup> Hier folgte Württemberg anderen Territorien wie der benachbarten Kurpfalz, die ebenfalls die reguläre Schifffahrt auf dem Neckar umsetzte.<sup>160</sup> Allerdings blieb der württembergische Teil des Neckars für große Rheinschiffe weiterhin unpassierbar; und auch Heilbronn öffnete die Wehre nicht für seine Nachbarn. Den Durchbruch brachte erst der vom württembergischen Wasserbaumeister Karl August Friedrich von Duttenhofer (1758 – 1836) konzipierte Wilhelmskanal, dessen Jubiläum wir vor zwei Jahren begehen konnten.<sup>161</sup>

Die frühneuzeitliche Vorgeschichte des Wilhelmskanals vom 16. bis ins 18. Jahrhundert führt uns letztlich vor Augen, dass die Umgestaltung der Flusslandschaften keine Erfindung der Moderne ist. Man begann bereits im Spätmittelalter, den Neckar für seine Zwecke umzuleiten. Ab dem 16. Jahrhundert führten neue technische Errungenschaften, der intensive Austausch mit ausländischen Wasserbauexperten und ganz allgemein das gesteigerte Interesse der Fürsten, Handel und Wirtschaft zu beleben, zu weitreichenden Plänen für den Neckar. Dass diese Pläne über 300 Jahre lang nicht verwirklicht werden konnten, lag in erster Linie an den politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen der vormodernen Staaten. Erst das 19. Jahrhundert brachte hier den entscheidenden Wandel, der sich noch heute in einem kanalisiertem Neckar manifestiert.

## Quellen

HStA Stuttgart – Hauptstaatsarchiv Stuttgart:

- A 80 (Kaiser und Könige) Bü 59
- A 81 (Privilegien und Freiheiten) U 5
- A 114 (England) Bü 19
- A 141 (Esslingen)
- A 145 (Heilbronn) Bü 3, Bü 4, Bü 5, Bü 7, Bü 8, U 11, U 12
- A 248 (Rentkammer: Generalakten) Bü 2526
- A 249 (Rentkammer: Ämterakten (Spezialakten)) Bü 200, Bü 531 f.
- A 256 (Landschreiberei) Bd. 36, Bd. 37, Bd. 39
- H 51 (Kaiserslekt) U 349

158 Vgl. z. B. HStA Stuttgart, A 248 Bü 2526 (1713 – 1768).

159 Im HStA Stuttgart haben sich zahlreiche Akten erhalten, so z. B. mit Bezug auf Bad Cannstatt A 249, Bü 531 f. (1730 – 1796); oder vom württembergischen Landtag L 6 Bü 1464 (1710 – 1805).

160 Vgl. DENZ, *Schiffahrtspolitik* (1909).

161 Vgl. ZIMMERMANN, *Der Neckar* (1985), S. 36 f.; sowie zu seiner Person und seinem Werk BÜRKLE, Duttenhofer (1988); SCHRENK, Duttenhofer (1991).

L 6 (Materienregistratur) Bü 1464

N 200 (Pläne und Zeichnungen betreffend Altwürttemberg aus der Zeit bis 1806) Nr. 11,  
P 42, P 43

N 220 (Nachlass Heinrich Schickhardt, Architekt und Ingenieur) B 3, B 4, B 10, T 22, T 23,  
T 24, T 27

Österreichisches Staatsarchiv / Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien:

Reichshofrat, Judicialia miscellanea 92-50

StA Ludwigsburg – Staatsarchiv Ludwigsburg:

B 169 (Esslingen, Reichsstadt) Bü 77

B 189 I (Heilbronn, Reichsstadt) U 101, U 114

B 325 (Deutscher Orden, Ballei Franken: Kommende Heilbronn) Bü 239 ff.

StadtA Heilbronn – Stadtarchiv Heilbronn:

A004 (Ratsprotokolle)

A006 (Kontraktprotokolle, Kaufbücher)

A010 (Bände und Akten vor 1945) Nr. 163

A011 (Marksteinbücher) Nr. 1

E005 (Pläne, Karten, Grafik) Nr. 43, Nr. 85, Nr. 156,1, Nr. 349, Nr. 533, Nr. 599, Nr. 740

## Literatur

ACKERMANN, Jürgen: Die „Flöß- und Schiffbarmachung der Kinzig“ (1599–1716). In: Mehr als Stadt, Land, Fluss. Festschrift für Ursula Braasch-Schwersmann. Hg. von Lutz VOGEL [u. a.]. Neustadt an der Aisch 2020, S. 70–74.

Die Akten des Kaiserlichen Reichshofrats. Serie II: Antiqua. Bislang 5 Bde. Hg. von Wolfgang SELLERT. Berlin 2010–2019.

ALBRECHT, Georg: Topographie und Geschichte von Heilbronn. Aus Flurnamen berichtet. In: Historischer Verein Heilbronn Veröffentlichung 20 (1951), S. 51–114.

ANDERMANN, Kurt: Am Anfang war die Brücke. Wimpfens Neckarbrücke und ihre Bedeutung für Stadt und Umland. In: Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches. Hg. von Kurt ANDERMANN / Nina GALLION. Ostfildern 2018 (Kraichtaler Kolloquien 11), S. 29–46.

ANGERBAUER, Wolfram: Der Übergang von Untereisesheim an Württemberg im 17. Jahrhundert. In: Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte. Historischer Verein Heilbronn 28 (1976), S. 215–223.

BAUMANN, Anette: Beweiskommissionen und Augenscheinkarten. In: Raum und Recht. Visualisierung von Rechtsansprüchen in der Vormoderne. Hg. von Anette BAUMANN / Sabine SCHMOLINSKY / Evelien TIMPENER. Berlin [u. a.] 2020 (Bibliothek des Alten Reichs 29), S. 83–108.

BECK, Ludwig: Die Geschichte des Eisens in technischer und kulturgeschichtlicher Beziehung. Bd. 2: Das XVI. und XVII. Jahrhundert. Braunschweig 1893–1895.

BLACKBOURN, David: Die Eroberung der Natur. Eine Geschichte der deutschen Landschaft. Übers. von Udo RENNERT. 2. Aufl. München 2007.

BRENNEKE, Adolf: Archivkunde. Ein Beitrag zur Theorie und Geschichte des europäischen Archivwesens. Bearb. von Wolfgang LEESCH. Leipzig 1953 [Neudruck 1988].



- Briefwechsel des Herzogs Christoph von Württemberg. Hg. von Viktor ERNST. 4 Bde. Stuttgart 1899 – 1907.
- BÜRKLE, Fritz: Karl August Friedrich von Duttenhofer (1758 – 1836). Pionier des Wasserbaus in Württemberg. Stuttgart 1988 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Stuttgart 41).
- BÜTOW, Sascha: „ungezwungen merklicher gemeiner nutz ... daruß schynbarlich erwachsen“ – Mittelalterliche Wasserstraßenpolitik am Beispiel der Reichsstadt Heilbronn. In: Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie 60 (2012), S. 11 – 23.
- BÜTOW, Sascha: Straßen im Fluss. Schifffahrt, Flussnutzung und der lange Wandel der Verkehrsinfrastruktur in der Mark Brandenburg und der Niederlausitz vom 13. bis zum 16. Jahrhundert. Berlin 2015 (Studien zur brandenburgischen und vergleichenden Landesgeschichte 18).
- BÜTTERLIN, Rudolf: Der württembergische Staatshaushalt in der Zeit zwischen 1483 und 1648. Phil. Diss. Universität Tübingen 1977.
- CARPEGGIANI, Paolo: Gabriele Bertazzolo nel Wuerttemberg: il progetto per la navigazione sul fiume Neckar. In: Arte e scienza delle acque nel Rinascimento. Hg. von Alessandra FIOCCA / Daniela LAMBERINI / Cesare MAFFIOLI. Venedig 2003, S. 195 – 208.
- CODAZZI, Angela / POVOLEDO Elena: Gabriele Bertazzolo. In: Dizionario Biografico degli Italiani 9 (1987) [https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriele-bertazzolo\\_%28Dizionario-Biografico%29](https://www.treccani.it/enciclopedia/gabriele-bertazzolo_%28Dizionario-Biografico%29) (2021-01-18).
- DENZ, Jakob: Die Schifffahrtspolitik der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert. Ludwigshafen 1909.
- DENZEL, Markus A.: Residenzstädte als Wirtschaftszentren in der Frühneuzeit. In: Residenzstädte der Vormoderne. Umriss eines europäischen Phänomens. 1. Symposium des Projekts „Residenzstädte im Alten Reich (1300 – 1800)“ der Akademie der Wissenschaften zu Göttingen, Kiel, 13. – 16. September 2014. Hg. von Gerhard FOUQUET / Jan HIRSCHBIEGEL / Sven RABELER. Ostfildern 2016 (Residenzenforschung. N. F.: Stadt und Hof 2), S. 321 – 345.
- DÜRR, Friedrich: Chronik der Stadt Heilbronn. Bd. I: 741 – 1895, unveränderter Nachdruck der 2. Auflage von 1926. Heilbronn 1986 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 27).
- ECKOLDT, Martin: Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter. Oldenburg 1980 (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 14).
- ELMSHÄUSER, Konrad: Kanalbau und technische Wasserführung im frühen Mittelalter. In: Technikgeschichte 59 (1992), S. 1 – 26.
- FEKETE, Julius [u. a.]: Denkmaltopographie Baden-Württemberg. Bd. I.5: Stadtkreis Heilbronn. Ostfildern 2007.
- GALLION, Nina: Unterwegs auf Württembergs Straßen. Die Bedeutung der Zölle im 15. und 16. Jahrhundert. In: Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches. Hg. von Kurt ANDERMANN / Nina GALLION. Ostfildern 2018 (Kraichtaler Kolloquien 11), S. 195 – 230.
- GÖNNENWEIN, Otto: Das Stapel- und Niederlagsrecht. Weimar 1939 (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 11).
- HADFIELD, Charles: Canals: Inland Waterways of the British Isles. In: A History of Technology. Bd. 4: The Industrial Revolution, c. 1750 to c. 1850. Hg. von Charles SINGER [u. a.]. Oxford 1968, S. 563 – 573.
- HARRIS, Lawrence E.: The Two Netherlanders: Humphrey Bradley and Cornelius Drebbel. Leiden 1961.

- HASSINGER, Herbert: Politische Kräfte und Wirtschaft 1350 – 1800. In: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 1. Hg. von Hermann AUBIN / Wolfgang ZORN. Stuttgart 1971, S. 608 – 657.
- HEINE, Martina: Große Pläne für die Tauber. Schiffbarmachung im Jahr 1662. In: Archivnachrichten 51 (2015), S. 18 – 19.
- HILLEN, Christian: Der Kölner Stapel. In: Internetportal Rheinische Geschichte <http://www.rheinische-geschichte.lvr.de/Epochen-und-Themen/Themen/der-koelner-stapel/DE-2086/lido/57d11f1ea03797.52066529> (2020-08-06).
- HOFFMANN, Carl Heinrich Ludwig: Das Finanzwesen von Württemberg zu Anfang des sechzehnten Jahrhunderts. Ein Beitrag zur württembergischen Finanzgeschichte. Tübingen 1840.
- HOFMANN, Hasso: Das antike Erbe im europäischen Rechtsdenken. Römische Jurisprudenz und griechische Rechtsphilosophie. In: Ferne und Nähe der Antike. Beiträge zu den Künsten und Wissenschaften der Moderne. Hg. von Walter JENS / Bernd SEIDENSTICKER. Berlin; New York 2003, S. 33 – 48.
- JÄGER, Carl: Geschichte der Stadt Heilbronn und ihres ehemaligen Gebietes. Ein Beitrag zur Geschichte des schwäbischen Städtewesens. 2 Bde. Heilbronn 1828.
- JAUERNIG, Birgit: Flößerei. In: Historisches Lexikon Bayerns <https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Flößerei>; Stand: 2009 (2021-02-11).
- JONKANSKI, Dirk: Heinrich Schickhardts Italienreisen. In: Neue Forschungen zu Heinrich Schickhardt. Beiträge einer Tagung des Württembergischen Geschichts- und Altertumsvereins und des Hauptstaatsarchivs Stuttgart am Samstag, den 15. Januar 2000 im Hauptstaatsarchiv Stuttgart. Hg. von Robert KRETZSCHMAR. Stuttgart 2002 (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde Baden-Württemberg. Reihe B: Forschungen 151), S. 79 – 110.
- KELLENBENZ, Hermann: Gewerbe und Handel 1500 – 1648. In: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 1. Hg. von Hermann AUBIN / Wolfgang ZORN. Stuttgart 1971, S. 414 – 464.
- KELLENBENZ, Hermann: Landverkehr, Fluss- und Seeschifffahrt im europäischen Handel (Spätmittelalter bis Anfang des 19. Jahrhunderts). In: Europa, Raum wirtschaftlicher Begegnung. Kleine Schriften I. Stuttgart 1991 (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. Beihefte 92), S. 327 – 441.
- KLEMM, Alfred: Württembergische Baumeister und Bildhauer bis ums Jahr 1750. Stuttgart 1882.
- KLEMM, Alfred: Aberlin Tretsch, Herzog Christophs von Württemberg Baumeister. In: Repertorium für Kunstwissenschaft 9 (1886), S. 28 – 58.
- KLOOSTERHUIS, Jürgen: Der „Klevische Kanzleigebrauch“. Beiträge zur Aktenkunde einer Fürstlichen Kanzlei des 16. Jahrhunderts. In: Archiv für Diplomatik 40 (1994), S. 253 – 334.
- KLUCKERT, Ehrenfried: Heinrich Schickhardt als Wasserbauingenieur. Bierlingen 1987.
- KLUCKERT, Ehrenfried: Heinrich Schickhardt. Architekt und Ingenieur. Eine Monographie. Herrenberg 1992 (Herrenberger Historische Schriften 4).
- KOPF, Hermann: Ritter Wilhelm Böcklin von Böcklinsau. Hofmarschall – Dompropst – Stifter in Freiburg. In: Schau-ins-Land 92 (1974), S. 5 – 68.
- KOSCHMIEDER, Felix: Finowkanal (17. Jahrhundert). In: Historisches Lexikon Brandenburgs <https://www.brandenburgikon.net/index.php/de/sachlexikon/finowkanal1>; Stand: 2020; (2021-06-14).

- KOSCHMIEDER, Felix: Friedrich-Wilhelm-Kanal. In: Historisches Lexikon Brandenburgs <https://www.brandenburgikon.net/index.php/de/sachlexikon/friedrich-wilhelm-kanal>; Stand: 2020 (2021-06-14).
- KRETZSCHMAR, Robert / KEYLER, Regina: Vom Architekturbüro über das Archiv ins Internet. Der Nachlass Heinrich Schickhardt. In: Leonardo da Vinci und Heinrich Schickhardt. Zum Transfer technischen Wissens im vormodernen Europa. Hg. von Robert KRETZSCHMAR / Sönke LORENZ. Stuttgart 2010, S. 90 – 116.
- KRETZSCHMAR, Robert: Akten. In: Südwestdeutsche Archivalienkunde <https://www.leo-bw.de/themenmodul/sudwestdeutsche-archivalienkunde/archivaliengattungen/akten>; Stand: 18.12.2017 (2021-02-12).
- KÜMPER, Hiram: Der Streit um den Rhein und die Freiheit der Flussschifffahrt zwischen Territorialisierung und Nationenbildung, 16. – 19. Jahrhundert. In: 150 Jahre Mannheimer Akte. Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868. Hg. von Hiram KÜMPER / Andreas MAUER. Baden-Baden 2018 (Schriftenreihe des Instituts für Transport- und Verkehrsrecht 12), S. 23 – 42.
- Das Land Baden-Württemberg. Amtliche Beschreibung nach Kreisen und Gemeinden. Hg. von der Staatlichen Archivverwaltung Baden-Württemberg. 8 Bde. Stuttgart 1974 – 1983.
- LUDWIG, Karl-Heinz / SCHMIDTCHEN, Volker: Metalle und Macht 1000 bis 1600. Frankfurt am Main; Berlin 1992 (Propyläen Technikgeschichte).
- MARÍKOVÁ, Martina: Die umstrittene Kompetenz der geschworenen Müller in Prag. Böhmisches Wasserbauexperten vom Mittelalter bis in die Neuzeit. In: Wasserinfrastrukturen und Macht von der Antike bis zur Gegenwart. Hg. von Birte FÖRSTER / Martin BAUCH. Berlin [u. a.] 2015 (Historische Zeitschrift. Beihefte 63), S. 164 – 184.
- MATHIS, Franz: Die deutsche Wirtschaft im 16. Jahrhundert. München 1992 (Enzyklopädie deutscher Geschichte 11).
- Meilensteine. Urkunden zur frühen Heilbronner Stadtgeschichte. Text, Bild, Übersetzung. Bearb. von Peter WANNER. Heilbronn 2003 (heilbronnica multimedial 6).
- MGH Const. VI, 2, 3 Dokumente zur Geschichte des Deutschen Reiches und seiner Verfassung 1331 – 1335. Dritte Lieferung. Bearb. von Wolfgang EGGERT. Hannover 2003 (MGH Const. VI, 2, 3).
- MORGAN, Basil: Bradley, Humphrey (fl. 1584 – 1625). In: Oxford Dictionary of National Biography <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/50333>; Stand: 23.09.2014 (2021-01-18).
- MÜLLER, Rainer A.: Der Fürstenhof in der Frühen Neuzeit. 2. Aufl. München 2004 (Enzyklopädie deutscher Geschichte 33).
- PAULINYI, Akos / TROITZSCH, Ulrich: Mechanisierung und Maschinisierung 1600 bis 1840. Frankfurt am Main; Berlin 1991 (Propyläen Technikgeschichte).
- PAULY, Michel: Messen (Mittelalter / Frühe Neuzeit). In: Historisches Lexikon Bayerns [https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Messen\\_\(Mittelalter/Frühe\\_Neuzeit\)](https://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Messen_(Mittelalter/Frühe_Neuzeit)); Stand: 30.11.2016 (2021-01-14).
- PETERSEN, Niels: Salz-Wasser. Wasserbau und Schifffahrt im Hinterland zwischen Hamburg, Lübeck und Lüneburg. In: Alles im Fluss. Menschen, Waren, Häfen auf Wasserwegen vom Rhein bis zur Weichsel. Hg. von Rudolf HOLBACH / Stephan SELZER. Wismar 2020 (Hansische Studien 29), S. 165 – 183.

- PFÄFF, Karl: Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des neunzehnten Jahrhunderts. In: Württembergische Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie (1859) H. 2, S. 129–138.
- RACHEL, Hugo: Die Handels-, Zoll- und Akzisepolitik Brandenburg-Preußens bis 1713. Berlin 1911 (Acta Borussica: Handels-, Zoll- und Akzisepolitik 1).
- REITH, Reinhold: Umweltgeschichte der Frühen Neuzeit. München 2011 (Enzyklopädie deutscher Geschichte 89).
- Regesten der Markgrafen von Baden und Hachberg 1050–1515. 4 Bde. Bearb. von Richard FESTER / Albert KRIEGER / Heinrich WITTE. Innsbruck 1900–1915.
- ROMMEL, Gustav: Der Plan einer Schiffbarmachung der Tauber im Jahr 1662. In: Frankland 2 (1918), S. 96–109.
- RÜCKERT, Peter: Fürst ohne Grenzen. Herzog Friedrich I. von Württemberg auf Reisen. In: Hofkultur um 1600. Die Hofmusik Herzog Friedrichs I. von Württemberg und ihr kulturelles Umfeld. Beiträge zur wissenschaftlichen Tagung am 23. und 24. Oktober 2008 im Hauptstaatsarchiv Stuttgart. Hg. von Joachim KREMER / Peter RÜCKERT. Ostfildern 2010 (Tübinger Bausteine zur Landesgeschichte 15), S. 207–234.
- SATTLER, Christian Friedrich: Geschichte des Herzogthums Württemberg unter der Regierung der Herzogen. 13 Bde. Ulm 1769–1783.
- SCHAHL, Adolf: Heinrich Schickhardt – Architekt und Ingenieur. In: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte 18 (1959), S. 15–85.
- SCHEFOLD, Max: Alte Stadtansichten von Heilbronn. Stuttgart 1955 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 3).
- SCHERNER, Karl Otto: Leinpfad. In: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte. Bd. 3. 2., vollst. überarb. Aufl. Berlin 2014, Sp. 827–829.
- SCHMIDT, A.: Die Schiffbarmachung der Werra. In: Thüringer Warte 3 (1906/07), S. 145–158.
- SCHMIDT, Georg: Die Reiter der Apokalypse. Geschichte des Dreißigjährigen Krieges. München 2018.
- SCHMOECKEL, Mathias: Zollregal. In: Handwörterbuch zur deutschen Rechtsgeschichte. Bd. 5. Berlin 1998, Sp. 1759–1769.
- SCHRENK, Christhard: Karl August Friedrich Duttenhofer: Erbauer des Heilbronner Wilhelmkanals. In: Schwaben und Franken 37 (1991), S. 1–4.
- SCHRENK, Christhard: Heilbronn und sein Neckarprivileg von 1333. In: Stadt, Land, Neckar. Begleitbuch zur Ausstellung im Stadtmuseum Esslingen vom 16.9.2007 bis zum 10.2.2018. Hg. von den Städtischen Museen Esslingen. Esslingen 2007, S. 58–60.
- SCHRENK, Christhard / WECKBACH, Hubert / SCHLÖSSER, Susanne: Von Helibrunna nach Heilbronn. Eine Stadtgeschichte. Stuttgart 1998 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 36; Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn 28) <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-201601211156> (2021-05-18).
- SCHRENK, Christhard / WECKBACH, Hubert: Die Vergangenheit für die Zukunft bewahren. Das Stadtarchiv Heilbronn. Geschichte – Aufgaben – Bestände. Heilbronn 1993 (Veröffentlichungen des Archivs der Stadt Heilbronn 33; Online-Publikationen des Stadtarchivs Heilbronn 17) <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:101:1-2014012714749> (2021-02-11).
- SCOTT, Tom: Der Oberrhein als Wirtschaftsregion in Spätmittelalter und Früher Neuzeit. Grundsatzfragen zur Begrifflichkeit und Quellenüberlieferung. In: Historische Landschaft –

- Kunstlandschaft? Der Oberrhein im späten Mittelalter. Hg. von Peter KURMANN / Thomas ZOTZ. Ostfildern 2008 (Vorträge und Forschungen 68), S. 91 – 112.
- SETZLER, Wilfried: Heinrich Schickhard. Ein schwäbischer Leonardo? In: Leonardo da Vinci und Heinrich Schickhard. Zum Transfer technischen Wissens im vormodernen Europa. Hg. von Robert KRETZSCHMAR / Sönke LORENZ. Stuttgart 2010, S. 78 – 98.
- SKEMPTON, Alec W.: Canals and River Navigations Before 1750. In: A History of Technology. Bd. 3: From the Renaissance to the Industrial Revolution c. 1500 – c. 1750. Hg. von Charles SINGER [u. a.]. Oxford 1957, S. 440 – 470.
- SPRANDEL, Rolf: Gewerbe und Handel 1350 – 1500. In: Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte. Bd. 1. Hg. von Hermann AUBIN / Wolfgang ZORN. Stuttgart 1971, S. 334 – 357.
- SPRANDEL, Rolf: Stapel. In: Lexikon des Mittelalters. Bd. 8. Stuttgart 1997, Sp. 59 – 60.
- STETTNER, Heinrich: Treideln – treilen – trekken – jagen – bomätschen ... Vormaschinellem ufergebundener Schiffsantrieb durch Seilzug auf Flüssen, Kanälen und in schmalen Hafenzufahrten – Eine kommentierte Bilderauswahl. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 25 (2002), S. 383 – 423.
- TIMPENER, Evelien: In Augenschein genommen. Hessische Lokal- und Regionalkartographie in Text und Bild (1500 – 1575). Berlin; Boston 2022 (Bibliothek altes Reich 38).
- TUFFENTSAMMER, Heinz / LEITLEIN, Erwin: Die Mühlen im Stadt- und Landkreis Heilbronn. 2 Bde. Remshalden-Buoch 2005 (Mühlenatlas Baden-Württemberg 4).
- Union und Liga 1608/09. Konfessionelle Bündnisse im Reich – Weichenstellung zum Religionskrieg? Hg. von Albrecht ERNST / Anton SCHINDLING. Stuttgart 2010 (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg. Reihe B: Forschungen 178).
- Urkundenbuch der Stadt Heilbronn. 4 Bde. Bearb. von Eugen KNUPFER / Moriz von RAUCH. Stuttgart 1904 – 1922 (Württembergische Geschichtsquellen 5, 15, 19, 20).
- Die Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige und Kaiser 1519 – 1792. Bearb. von Wolfgang BURGDORF. Göttingen 2015 (Quellen zur Geschichte des Heiligen Römischen Reiches 1).
- WALTER, Karl: Der gusseiserne Kran am Wilhelmkanal. In: heilbronnica. Beiträge zur Stadtgeschichte. Hg. von Christhard SCHRENK. Heilbronn 2000 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 11), S. 59 – 67.
- WANNER, Peter: Eine Schleusenanlage aus dem Jahr 1734 – zum historischen Hintergrund eines spektakulären archäologischen Funds. In: heilbronnica 6. Beiträge zur Stadt- und Regionalgeschichte. Hg. von Christhard SCHRENK / Peter WANNER. Heilbronn 2016 (Quellen und Forschungen zur Geschichte der Stadt Heilbronn 22; Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte 38), S. 465 – 469.
- Waterways and Canal-Building in Medieval England. Hg. von John BLAIR. Oxford 2007 (Medieval History and Archaeology).
- WEBER, Raimund J: Wassernutzung im Streit. Prozesse vor dem Reichskammergericht um Mühlen, Fischerei, Transport und Bewässerung an Donau, Neckar und Rhein. In: Wasser. Ressource – Gefahr – Leben. Hg. von Kurt ANDERMANN / Gerrit Jasper SCHENK. Ostfildern 2020 (Kraichtaler Kolloquien 12), S. 181 – 222.

- WEILER-RAHNFELD, Ivonne: Archäologie eines technischen Denkmals. Die Schleusenanlage der ausgebauten Festung Heilbronn der Jahre 1734 bis 1739. In: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 46/1 (2017), S. 58 f.
- ZIMMERMANN, Willi: Heilbronn und sein Neckar im Lauf der Geschichte. In: Historischer Verein Heilbronn Veröffentlichung 21 (1954), S. 5 – 52.
- ZIMMERMANN, Willi: Der Heilbronner „Alte Krahen“. In: Jahrbuch für schwäbisch-fränkische Geschichte. Historischer Verein Heilbronn 30 (1983), S. 89 – 100.
- ZIMMERMANN, Willi: Heilbronn. Der Neckar. Schicksalsfluß der Stadt. Heilbronn 1985 (Heilbronner Stimme. Buchreihe 10).
- ZIMMERMANN, Willi: Heilbronn als Floß- und Holzhandelsplatz. In: Flößerei in Baden-Württemberg. Städtische Museen Heilbronn, Ausstellung im Deutschhof vom 19.12.1986 bis zum 22.2.1987. Heilbronn 1986 (Heilbronner Museumskatalog 28), S. 21 – 32.
- ZIZELMANN, Stefan: Württemberg als Verbündeter Schwedens im Dreißigjährigen Krieg. In: Die Schweden im deutschen Südwesten. Vorgeschichte – Dreißigjähriger Krieg – Erinnerung. Hg. von Volker RÖDEL / Ralf TUCHTENHAGEN. Stuttgart 2020 (Veröffentlichungen der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg. Reihe B: Forschungen 225), S. 153 – 173.

