

Die „Meekuh“ - eine schwimmende Lokomotive mit beweglicher Schiene

Aus dem Archiv des Lohrer Schulmuseums

Durch die Eröffnung der König-Ludwig-Westbahn (Eisenbahn) 1854 kam die Mainschiffahrt arg in Bedrängnis. Die von Pferden flussaufwärts gezogenen Mainschiffe konnten mit der Eisenbahn in keiner Weise konkurrieren. Schrauben- und Raddampfer waren wegen der zahlreichen Untiefen des Mains ohne eine sehr kostspielige Kanalisierung sehr bedingt einsetzbar und fanden in der Regel nur für den Personentransport Verwendung.

Man suchte nach einer passenden und wirtschaftlich-effektiven Lösung für den Gütertransport auf dem Main, um die rasante „Talfahrt“ der Mainschiffahrt zu stoppen.

Der in Dublin geborene Madden wollte eine Art schwimmende Lokomotive bauen, die, auf einem Floß montiert, durch die Bewegung riesiger Rollen eine entsprechende Antriebskraft erzeugen sollte.

Ein Herr Kessler aus Gemünden entwarf Pläne für Schiffe, die mit Rädern auf der Flusssohle entlang rollen sollten.

Andere Vorschläge gingen darauf hinaus, die Leinereiterpfade (für die Pferde, die die Lastschiffe von Land aus flussaufwärts zogen) als Schienenwege auszubauen und mit Lokomotiven von Land aus die Schiffe zu ziehen.

Aber diese Konstrukteure und Tüftler scheiterten mit ihren Projekten, weil diese letztlich nicht durchführbar oder zu teuer waren.

Mehr Erfolg versprach man sich von der Einführung der Kettenschleppschiffahrt, die sich bereits auf Flüssen mit ähnlichen Problemen wie auf dem Main bewährt hatte.

Diese Kettenschiffe waren aus Eisen, mit einem starken hölzernen Boden versehen, pontonartig bebaut und hatten einen sehr geringen Tiefgang. Das Funktions-Prinzip der Schiffe war sehr einfach: Inmitten der Fahrbahn wurde in der ganzen Länge des Flusses eine Kette versenkt, die nur an den beiden Enden verankert wurde. Auf dem Kettendampfer befanden sich ein paar durch Flanschen abgeteilte glatte Trommeln, um die die Kette in mehrfacher Umwicklung gelegt wurde. Diese Trommeln wirkten wie die Trommel einer üblichen Schiffswinde und auf diese Weise konnte das Schiff vorwärts „gewunden“ werden. Die Kette erhielt jeweils in einem Abstand von etwa einem Kilometer ein zu öffnendes Glied oder Kettenschloss, um an dieser Stelle die Schiffe in die Kette oder aus der Kette treten lassen zu können.

Diese Kettenschlepper waren gewissermaßen schwimmende Lokomotiven mit beweglicher Schiene.

Am 14. September 1879 beschloss das inzwischen gegründete „Comite zur Förderung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main“ die „Errichtung einer Dampfkettenschleppschiffahrt auf dem Main von Mainz bis Bamberg als ein für Handel, Verkehr und Schiffahrt des Maingaus im höchsten Grade wichtiges Unternehmen mit allen Kräften zu fördern und freudig zu unterstützen“.

Sieben Jahre später, 1886, wurde die Kettenschleppschiffahrt auf der Strecke Mainz-Achaffenburg eröffnet. Träger dieser Einrichtung war die Aktiengesellschaft „Mainkette“ mit Sitz in Mainz. Zum Einsatz kamen drei in Neckarsulm gebaute Kettendampfer. „Die Kettenboote waren 50 m lang, 7 m breit, hatten Holzboden und Holzdeck,- Tiefgang mit 20 Tonnen Kohle an Bord 0,60 m, hatten eine 120 PS Dampfmaschine, geliefert von Gebr. Sachsenberg in Roßlau (Elbe), 2 Kamine nebeneinander, 2 Kessel mit je einem

Feuer, Kohlenverbrauch pro Stunde 3 Ztr.- Die Kette lag um eine Trommel viermal herumgewickelt, die Kettenrinne war oben offen, nicht zugedeckt. Die Kette war 22 mm stark. Die Kettenboote hatten eine Belastung von 800 Tonnen, Leerraum und Ladung zusammengerechnet. Befahren wurde die Strecke von Mainz nach Frankfurt, Achaffenburg, dann nach Miltenberg.“ (Aus: Handschriftliche Aufzeichnungen des Sendelbacher Schiffers Heinrich Ebert)

Zum Kapitän des ersten Schleppers „Mainkette I“ wurde der aus Gemünden stammende Joseph Brückner ernannt. „Sein Schlepper kann circa 40000 Zentner Nutzlast mainaufwärts ziehen, während die des Hinterraddampfers bei günstigem Wasserstand kaum 4000 Zentner beträgt.“ (Lohrer Anzeiger vom 24. April 1886)

Die Weiterlegung der Kette mainaufwärts erforderte trotz des geringen Tiefgangs der Schiffe an verschiedenen Stellen Felssprengungen und Ausbaggerungen, die erhebliche Kosten verursachten. Für die Strecke von Miltenberg bis Kitzingen waren 4,5 Millionen Mark nötig, um im Main auf einer Breite von 30 Metern eine Mindesttiefe von 90 cm zu erhalten, Auf diese Weise wurde sichergestellt, dass die Kettenschleppzüge auch bei „dem geringsten bis jetzt beobachteten Wasserstande“ fahren konnten.

Nach Beendigung der Kettenlegearbeiten bis Lohr a. Main erreichte der erste Kettenschleppzug am 9. August 1895 Lohr, dort Anlass für entsprechende Feierlichkeiten. In große Unkosten stürzten sich die Lohrer Stadtväter aber nicht gerade. Ganze 25 Mark stellten sie gemäß einem Stadtratsbeschluss für die Abgabe einiger Böllerschüsse, für die Verpflegung der Bedienungsmannschaft usw. zur Verfügung.

Mit drei Schleppdampfern („Mainkette I, II, III“) wurde in den Jahren 1895 bis 1898 der Schleppverkehr von Mainz bis nach Lohr im Auftrag der Aktiengesellschaft „Mainkette“ durchgeführt.

Nach den „Austiefungsarbeiten“ zwischen Lohr und Würzburg und der Verlegung der Kette wurde im Juli 1898 die Kettenschleppschiffahrt bis Würzburg eröffnet. Unternehmer für diese Strecke war der bayerische Staat. Zum Einsatz kam ein etwas modifizierter Kettenschlepptyp, von dem der bayer. Staat bis 1900 fünf Stück in der Schiffswerft Übigau in Dresden bauen ließ und die in Aschaffenburg am alten Winterhafen zusammengesetzt und montiert wurden.

Am 1. Juli 1900 konnte die Kettenschleppfahrt bis Kitzingen aufgenommen werden, und 1912 bis Bamberg.

Schon zeichnete sich aber auch das Ende der Schleppfahrt auf dem Main ab. Infolge der Kanalisierung des gesamten schiffbaren Mains für Schiffe mit einer Nutzlast bis 1500 Tonnen bei einer Mindestwassertiefe von 2,50 m und einer Sohlenbreite von 36 m verlor die Kettenschleppschiffahrt ihre Existenzberechtigung und wurde schließlich am 1. Juli 1937 in Bayern eingestellt.

Bilanzierend ist festzustellen, dass die ursprünglich in Aussicht gestellten Gewinne nur sehr bedingt erwirtschaftet hatten werden können. In dem 1872 herausgegebenen „Prospekt für die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main“ war für die Schleppstrecke von Mainz bis Würzburg ein jährlicher Reingewinn von 137676 fl in Aussicht gestellt worden, wobei die Anlagekosten und die laufenden Ausgaben pro Jahr für diese Strecke sich auf 161700 fl (1 fl = 1,80 Mk) beliefen. Für die gleiche Strecke sollte nach Berechnungen aus dem Jahr 1879 mit einem jährlichen Reingewinn von 214000 fl zu rechnen sein oder rund 10 % des Anlagekapitals.

Schon bald stellte sich heraus, dass sich die Hoffnungen in das neue Schleppverfahren

nur sehr begrenzt erfüllten. Aufwändige „Correktionsarbeiten“ im Main, eine erhebliche Verteuerung der technischen Anlagen und viele andere zusätzliche Maßnahmen führten zu einer Kostenexplosion. Allein zur Errichtung der Kettenschleppfahrt von Aschaffenburg bis Kitzingen wurden etwa sieben Millionen Mark benötigt.

Jahrelang fuhren die Schlepper mit roten Bilanzen, die durch Staatszuschüsse ausgeglichen werden mussten. So ergab sich für 1897 ein Verlust von 12920 Mark, und im Jahr 1903 waren es sogar 49698 Mark.

Erst im Jahr 1904 kam das Unternehmen aus den roten Zahlen und erwirtschaftete einen Gewinn von 35148 Mark. Zu dieser Zeit waren bei der Schleppfahrt „insgesamt 20 Personen beschäftigt und zwar 4 Schiffsführer, 8 Maschinisten, 5 Steuermänner, 4 Heizer und 5 Matrosen“ (Lohrer Anzeiger, Okt. 1905)

Trotz der Ausdehnung der Schleppfahrt bis Schweinfurt im Jahr 1911 und ein Jahr später bis Bamberg ergaben sich für das Jahr 1912 bei 40299 bergwärts und 40038 talwärts gefahrenen Kilometern der Schlepper nur noch ein Gewinn von 23251 Mark. Das Abgleiten in eine neue negative Bilanz zeichnete sich ab.

Wichtiger für die zukünftige Entwicklung der Schifffahrt auf dem Main war die Kanalisierung des Flusses, mit der bereits 1883 auf der Strecke Mainz – Frankfurt begonnen worden war und mit der die Voraussetzungen für den heutigen Schiffsverkehr geschaffen wurden, zumal man schon damals die Bedeutung einer überregionalen Schiffsverbindung durch einen leistungsfähigen Rhein-Main-Donau Kanal erkannte.

Aber es bleibt das Verdienst der Kettenschleppschiiffahrt, bei allen Mängeln einer regional begrenzten Beförderungseinrichtung, das, zumindest zeitweise, Ende der Schifffahrt auf dem Main verhindert und den Schiffen den Weg in ein neues von der Technik geprägten Zeitalter aufgezeigt zu haben.

(Text, Fotos, Kopien von Eduard Stenger)