

EIN KETTENSCHLEPPSCHIFF VOM MAIN

Hans-Jochen Nickel, Meckenheim

Die Ketten- und Seilschleppschiffahrt hat bereits mehrfach im LOGBUCH Erwähnung gefunden. Hier wird ein deutscher Main-Kettenschlepper von der Jahrhundertwende vorgestellt.

Während auf Rhein, Donau, Elbe und Neckar diese (ursprünglich aus Frankreich stammende und dort zuerst erprobte) technische Neuerung für den Massengütertransport bereits früher eingeführt worden war, begannen die interessierten Schiffs- und Wirtschaftskreise am Main erst gegen Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, konkrete Pläne für diese Form der Dampfschleppschiffahrt auszuarbeiten, als die Versuche mit Raddampfern wegen der vielerorts zu geringen Tiefe des Flußbettes gescheitert waren. Wie auf den anderen deutschen Strömen, war die in herkömmlicher Form (Treibeln der Schiffe zu Berg durch Pferdezug) betriebene Flußschiffahrt auch auf dem Main durch den Bau leistungsfähiger Eisenbahnstrecken ins Hintertreffen geraten und konnte nur durch den Einsatz der Dampfkraft wieder konkurrenzfähig werden, die die Verwendung größerer Fahrzeuge ermöglichte und den Transport beschleunigte. Die Anliegerstaaten des unteren Mains, Hessen und Preußen, standen solchen Bestrebungen positiv gegenüber, und so konnte – unter technischer Beratung durch Ing. Ewald Bellingrath aus Dresden, den „Vater der Deutschen Kettenschiffahrt“ – am 4.10.1883 in Mainz die Aktiengesellschaft „Mainkette“ gegründet werden.

Ein zuvor an die bayerische Regierung gerichtetes Gesuch um finanzielle Unterstützung war dagegen abschlägig beschieden worden. Das zuständige Ministerium trug allerlei Bedenken vor, hinter denen vermutlich die Befürchtung stand, die Ausdehnung der neuen Technik auf den gesamten schiffbaren Main werde zu Umsatzeinbußen bei den staatlichen Eisenbahnen führen. Die „Mainkette“ erhielt lediglich 1884 die Konzession für den Betrieb über die preußische Grenze hinaus bis Aschaffenburg, die den Anschluß des Unternehmens an das bayerische Verkehrsnetz ermöglichte. 1886 wurde der Schleppbetrieb von Mainz nach Aschaffenburg eröffnet.

Über die von der „Mainkette“ benutzten Schleppdampfer lag dem Verf. kein Material vor. Nach Abbildungen zu urteilen, besaßen diese Boote keinen Eigenantrieb, konnten somit auch zu Tal zur an der Kette fahren. Den Dampf für die Maschine erzeugten zwei nebeneinander angeordnete Kessel; die Kette lief in Schiffsmitte zwischen den beiden Schornsteinen hindurch.

Anscheinend hatte das neue System solchen Erfolg, daß erneut eine Fülle von Petitionen an die bayerische Regierung gerichtet wurde, die auch auf dem mittleren Main die Einrichtung der Kettenschiffahrt forderten. In der Abgeordnetenversammlung setzten sich immer mehr Stimmen für diese Bestrebungen ein. Die Regierung taktierte hinhaltend; wenn überhaupt, wollte sie den Schleppbetrieb jedenfalls in eigener Regie durchführen. Da dafür noch die Voraussetzungen fehlten, erhielt die „Mainkette“ 1892 die widerrufliche Erlaubnis, ihre Kette von Aschaffenburg bis Bürgstadt zu ver-

Abb. 1: „MAINKETTE No 1“, der erste Schlepper der privaten AG „Mainkette“ auf dem Unterlauf des Flusses“.

