

5. Praxis des Kettenschiffahrtsbetriebes

REINER PURWING
VIETZE/ELBE
ZUM HEIDBERG 18
3131 HÖHBECK

Kopie aus „Kettenschiffahrt“ von Jeseritz, Düitzsch, Jänschel.

ISBN 3.341.00232.0

In den ersten Jahren fuhren alle Kettendampfer sowohl zu Berg als auch zu Tal an der Kette. Da ihre Schiffskörper symmetrisch waren, konnten sie am Endpunkt der Fahrt sofort in die Gegenrichtung übergehen; es war lediglich die Maschine umzusteuern und die für die Berg- bzw. die Talfahrt vorgesehene Übersetzung des Getriebes einzulegen.

Bei dieser Betriebsweise waren Begegnungen der berg- und der talfahrenden Kettendampfer unvermeidlich.

Anfangs hatte deshalb die Magdeburger Compagnie von der Seine her bekannte Relaisystem übernommen. Auch die Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe beabsichtigte, ihre Kettendampfer auf diese Weise zu betreiben. Sie beschrieb dies im Prospekt folgendermaßen: „Es können sich ... zwei Kettenschiffe nicht ausweichen und aneinander vorbeifahren. Der Dienst auf grösseren Strecken wird deshalb so ausgeführt, dass z. B. der Weg von Magdeburg bis Dresden in etwa 9 gleiche Strecken zerlegt und jede durch ein besonderes Kettenschiff befahren wird. Der erste Dampfer giebt dann die Schleppkähne an den zweiten ab, dieser an den dritten und so fort, und jeder Dampfer kehrt wieder an seine Anfangsstation zurück. Es wird damit ein fahrplanmässiger Dienst ermöglicht und zugleich das nothwendige Anschliessen der Schleppzüge auch bedingt. Die obige Eintheilung würde gestatten, täglich wenigstens 2 Züge abgehen zu lassen.“¹⁾ Nach ihrer Fertigstellung wurde diese Strecke dann Anfang 1872 allerdings nur in sechs Abschnitte eingeteilt, und zwar Magdeburg–Wallwitzhafen (63 km), Wallwitzhafen–Wittenberg (46 km), Wittenberg–Torgau (59 km), Torgau–Riesa (47 km), Riesa–Meißen (26 km) und Meißen–Dresden (26 km). Von den neun Kettendampfern, über die die Gesellschaft damals ver-

fügte, waren also sechs auf diesen Teilstrecken stationiert, einer verkehrte zwischen Dresden und Schandau (46 km), und die übrigen lagen in Reserve. Eine genau geregelte Fahrordnung sollte den angestrebten planmäßigen Dienst sichern. Danach durften die Kettendampfer, wenigstens vom Grundsatz her, die ihnen zugewiesenen Teilstrecken nicht verlassen, und vor allem hatten sie an den Stationen den Anschluß ihres talwärtigen Nachbarn abzuwarten. Gleichzeitig war die Gesellschaft aber darauf bedacht, ihre Kettendampfer möglichst voll auszulasten und Wartezeiten zu vermeiden. Sie gewährte deshalb den Mannschaften für jede mit Schleppanhang zurückgelegte Meile eine Prämie (im Jahre 1872 waren das 15 Groschen), und sie ließ außerdem eine gewisse Flexibilität des Fahrplanes zu. So konnte ein bergfahrender Schleppzug auch in die nächste Teilstrecke hineinfahren, wenn der übernehmende Kettendampfer nicht rechtzeitig zur Stelle war, jedoch brauchte der Schiffsführer dazu eine besondere Erlaubnis des zuständigen Stationsbeamten.

An der Relaisstation mußten die beiden Kettendampfer so nahe aneinander herankommen, daß der eine von dem anderen den Anhang übernehmen konnte. Das schwierige Vorbeifahren wurde auf diese Weise vermieden. Auf dem noch unzureichend regulierten Strom war es auch von Vorteil, daß die Schiffsführer der Kettendampfer auf ihrer angestammten Strecke gefährliche Stellen genau kannten, weil sie die häufig vorkommenden Veränderungen des Fahrwassers besser beobachten konnten. Schwierigkeiten machte allerdings die Bekohlung der auf den Stationen verbleibenden Schiffe. Außerdem ließ sich der für den fahrplanmäßigen Dienst erforderliche gleichmäßige Zustrom der Schleppkähne meistens nicht erreichen, so daß der Anschluß an

Jeseritz Christian Jäger
Bergstr. 54
29478 Hölbeck - Uetze

den Stationen immer mit längeren Wartezeiten verbunden war.

Die Magdeburger Compagnie beabsichtigte deshalb bereits Anfang 1873, nachdem sie ihre Kettenschiffahrt von den kurzen Abschnitten Bukkau–Neustadt und Neustadt–Ferchland auf die längere Strecke bis Wittenberge ausgedehnt hatte, *„den Dienst so zu vereinfachen und nutzbringend zu gestalten, dass die bisherige Stationierung der Schiffe unterwegs sowie die Wechselung derselben aufhört, ... mithin die von den Endpunkten Hamburg und Magdeburg expedierten Kettenschiffe und deren Züge die ganze Tour ohne Umhängung der Kähne zurücklegen.“*²⁾ Sie versprach sich davon nicht nur einen Zeitgewinn und die Senkung des Kohleverbrauches, sondern auch eine bessere Kontrolle der Schiffe und Mannschaften. Auch die Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe gab den Relaisbetrieb im großen und ganzen bereits vor 1877 auf. Allein auf der böhmischen Elbe blieb man wegen des schwierigen, engen Fahrwassers dabei, jeden Ketten-dampfer nur einen bestimmten Abschnitt befahren zu lassen.

Beim durchgehenden Betrieb mußten die berg- und die talfahrenden Kettendampfer einander ausweichen. Dazu war jedesmal das Trennen der Kette erforderlich. Dieses Manöver durfte wegen der Behinderung der übrigen Schifffahrt nicht in Flußkrümmungen oder in Stromschnellen stattfinden. Es lief folgendermaßen ab (Bild 5.1): Nach Abgabe eines Signals hielt der Talfahrer an, um zuerst aus der Kette zu gehen. Man öffnete dazu die Kette auf seinem hinteren, also flußabwärts gerichteten Ausleger, nachdem man vorher das wasserseitige (untere) Kettenstück mit dem Kettenfänger vor dem Abfallen gesichert hatte. Das untere Kettenende ließ man an einem kurzen Tau ins Wasser sinken, während an das obere, auf dem Schiff verbliebene Kettenende eine bereitliegende schwächere Kette von 10 bis 12 mm Glied-dicke, die sogenannte Wechselkette, angeschlagen wurde. Danach fuhr der Dampfer langsam einige Meter zu Tal, bis die Wechselkette auf die Kettentrommeln gewunden und am vorderen

Ausleger angelangt war. Nun wurde das versenkte untere Kettenende gehoben, das sich jetzt in Höhe des vorderen Auslegers befand, und außerhalb der stehenden Auslegerrollen an das obere Ende der Kette angeschäkelt. Damit bildete die Schleppkette wieder ein Ganzes und konnte abgeworfen werden. Der Dampfer blieb unterdessen an der Wechselkette hängen.

Ein kurzer Pfiff signalisierte dem wartenden Bergfahrer, daß er seine Fahrt fortsetzen sollte. Sobald beide Schiffe längsseits lagen, machten sie aneinander fest, und dann nahm der Bergfahrer den Talfahrer ein Stück mit zu Berg. Dabei wurde zunächst die Wechselkette aus dem Wasser gehoben. Nachdem man sie von der Schleppkette gelöst hatte, fuhren beide Schiffe langsam weiter, bis der Ketteneschäkel, mit dem man eben auf dem Talfahrer die beiden Kettenenden verbunden hatte, am hinteren Ausleger des Bergfahrers anlangte. Die Kette wurde wieder geöffnet und ihr wasserseitiges Ende an einer Leine zum Talfahrer hinübergegeben, wo man es an dessen hinterem Ausleger einhing. Nun ließ sich der Talfahrer stromab treiben, so daß er seinen vorderen Ausleger neben den hinteren Ausleger des Bergfahrers legen konnte. Der Bergfahrer übernahm die Wechselkette und verband sie mit dem bei ihm verbliebenen oberen Ende der Schleppkette. Beide Dampfer lagen jetzt hintereinander an der Schleppkette bzw. an der Wechselkette. Der Talfahrer setzte möglichst noch ein Stück talwärts, soweit die lose Kette in seinem Kettenkasten reichte, um dem Schleppzug Platz zu machen, denn der bergfahrende Kettendampfer konnte nun die Reise fortsetzen. Um die Wechselkette wieder zu entfernen, fuhr der Talfahrer anschließend noch einmal zu Berg, bis die Schleppkette über die Trommeln kam. Sie wurde nun zum hinteren Ausleger durchgezogen und mit dem dort eingehängten unteren Ende der Schleppkette verbunden. Danach konnte auch der Talfahrer weiterfahren.

Das Trennen der Kette sollte ursprünglich mit Hilfe von Schäkeln geschehen, den sogenannten Kettenschlössern, die in regelmäßigen Abständen

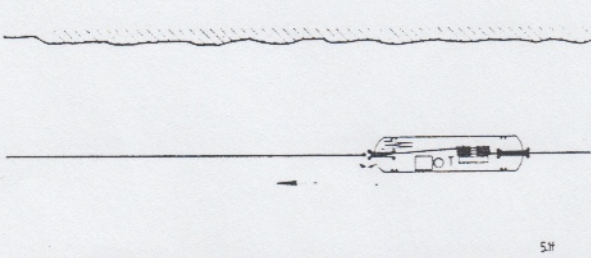
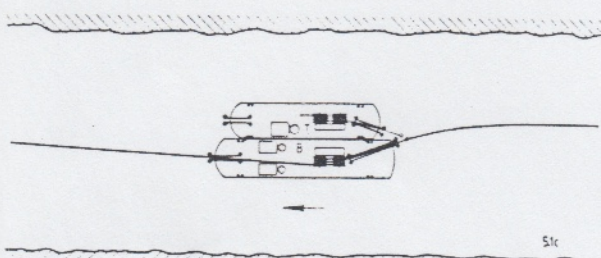
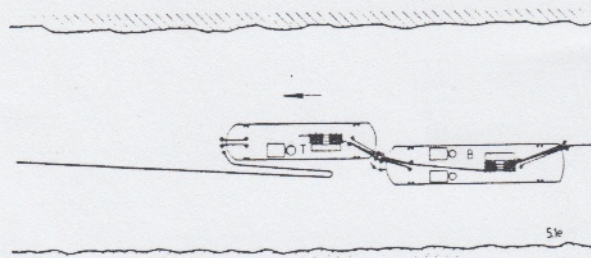
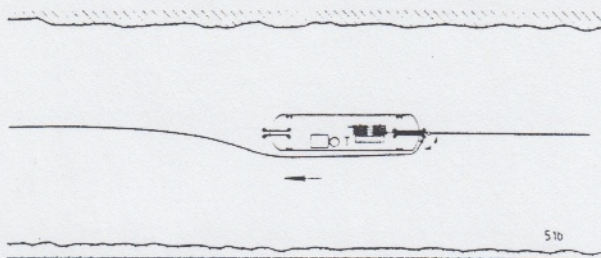
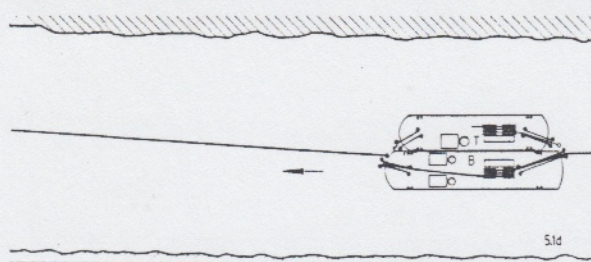
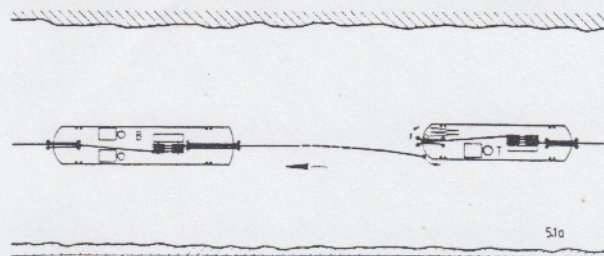


Bild 5.1. Kettendampfer beim Ausweichmanöver
Zeichnungen: Düntzsch

a) Phase 1

Berg- (B) und Talfahrer (T) fahren aufeinander zu. T öffnet die Kette und schließt an das auf den Trommeln verbleibende Kettenende die Wechselkette an. B wartet.

b) Phase 2

T ist an der Wechselkette talwärts gefahren und verbindet die beiden Enden der Schleppkette wieder, um sie anschließend abzuwerfen.

c) Phase 3

B ist herangekommen. T legt sich längsseits und macht an B fest. Die Wechselkette wird gelöst.

d) Phase 4

B und T sind gemeinsam so weit bergwärts gefahren, bis das Kettenschloß am hinteren Ausleger von B erscheint. Die Schleppkette wird erneut geöffnet und an T übergeben.

e) Phase 5

T läßt sich talwärts treiben, legt sich hinter B und befestigt die Wechselkette an dem am hinteren Ausleger von B befindlichen Ende der Schleppkette.

f) Phase 6

B setzt die Reise fort. T zieht mit Hilfe der Wechselkette das bergwärtige Ende der Schleppkette auf seine Trommeln und weiter bis zum hinteren Ausleger, löst die Wechselkette und verbindet beide Enden der Schleppkette wieder.

in die Kette eingefügt waren. Der Talfahrer hätte dann das Begegnungsmanöver damit eingeleitet, daß er zunächst ein Stück zurückgefahren wäre, um ein solches Kettenschloß aufzusuchen. Das war nicht nur zeitraubend, sondern es zeigte sich auch bald, daß die Bolzen der Schäkel festgerostet waren und sich nicht lösen ließen. Man zer- schlug deshalb einfach ein beliebiges Ketten- glied, indem es mit einer Zange hochkant auf den Ausleger gestellt und durch einige kräftige Schläge mit dem Vorschlaghammer so stark ge- staucht wurde, daß es an einer durch den Ver- schleiß eingekerbten Stelle aufriß und mit der Brechstange vollends aufgeweitet werden konnte (Bild 5.2). Die Kette wurde mit einem neuen Schä- kel zusammengefügt, von denen jeder Ketten- dampfer stets einen gehörigen Vorrat mit sich führte.

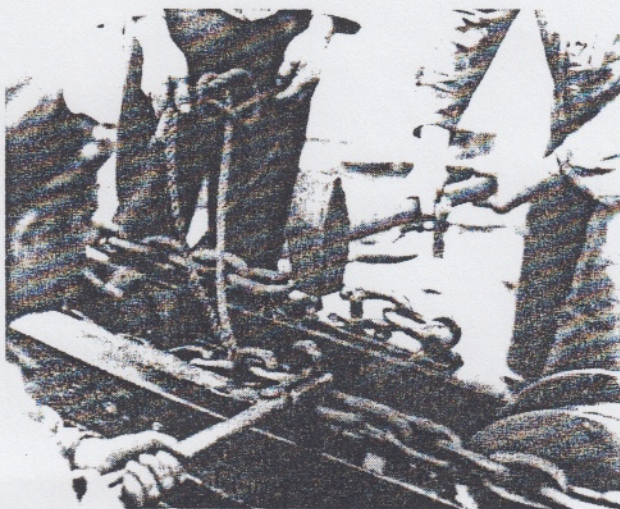


Bild 5.2. Trennen der Kette durch Aufschlagen eines hochkant gestellten Gliedes
Foto: Sammlung Grötschel

Das ganze Begegnungsmanöver war ein lang- wieriger und nicht ungefährlicher Vorgang. Der Bergfahrer brauchte dazu etwa 20 Minuten, der Talfahrer sogar rund drei viertel Stunden. Für die Dampfer, die mit einem Hilfsantrieb unabhängig von der Kette zu Tal fuhren, entfiel es natürlich. Dafür waren diese Schiffe allerdings am Aus-

gangspunkt der nächsten Bergfahrt nicht sogleich schleppbereit, weil sie erst die Kette aufnehmen mußten, aber das war nur ein unbedeutender Nachteil. Bei gleichzeitiger Minderung des Ver- schleißes von Kette und Kettentrommeln konnte durch die separate Talfahrt der Schleppbetrieb insgesamt reibungsloser und schneller abgewik- kelt und damit der Kohleverbrauch der Dampfer gesenkt werden.

Wie bereits dargelegt, waren Kettenbrüche während der Fahrt nicht selten. Ein solcher Ket- tenbruch führte immer zu einer empfindlichen Betriebsstörung. Zunächst mußte der Schleppzug unverzüglich ständig gemacht werden, d. h., die Kahnführer mußten das Auflaufen der Kähne ver- hindern und zugleich die Anker werfen, damit der Zug nicht ins Schwimmen kam. Dann ging die Mannschaft des Dampfers daran, die gebrochene Kette wieder zusammenzufügen. Das war beson- ders schwierig, wenn die Kette vor dem Dampfer im freien Wasser gebrochen oder ein Kettenende ins Wasser gerauscht war. Man versuchte des- halb möglichst, das Abfließen der Kette durch

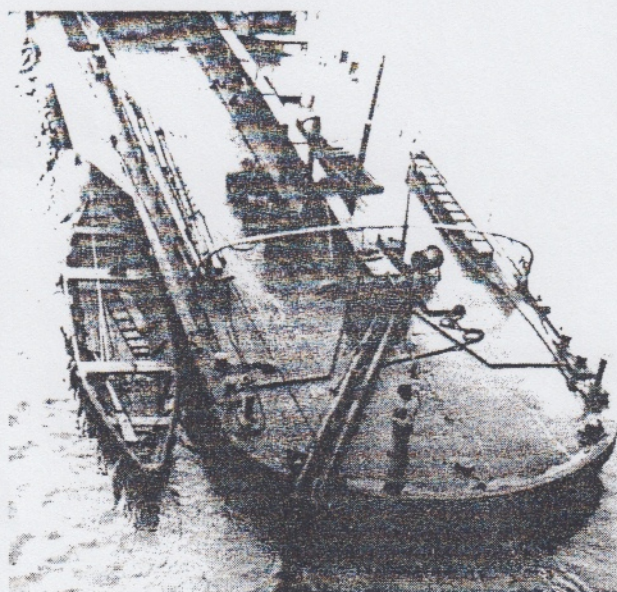


Bild 5.3. Aufnehmen der Kette am hinteren Ausleger des Ket- tendampfers „Gustav Zeuner“ mit einem Hilfsseil
Foto: Sammlung Grötschel

schnelles Auslösen des Kettenfängers zu verhindern. Hatte man die Kettenenden auf dem Dampfer festhalten können, zog man sie mit der Maschine so weit zusammen, bis man sie wieder einschäkeln konnte. Dazu mußte die Wechselkette an einem Bruchende angeschlagen und, meistens von Hand, um die Trommeln geschlungen werden. Wenn nötig, fügte man auch ein Stück vorrätiger Reservekette ein.

Lag ein Kettenende oberhalb des Dampfers im Wasser, wurde der Beikahn zum Suchen vorausgeschickt. Man verankerte ihn in angemessener Entfernung und ließ ihn quer über den Fluß gieren, wobei man die Kette mit einem kleinen vierarmigen, über den Grund schleifenden Anker zu fassen versuchte. War das gelungen, schlug man an diesem Kettenende ein vom Dampfer herübergegebenes Hilfstau oder die Wechselkette an, deren anderes Ende bereits um die Trommeln geschlungen worden war, und zog den Dampfer an die Kette heran bzw. die Kette auf den Dampfer herauf (Bild 5.3). In ähnlicher Weise wurde ein un-

terhalb liegendes Kettenende gesucht, nur geschah das meistens gleich vom Dampfer aus. Man fuhr dazu an der verbliebenen Kette so weit zurück, daß der Dampfer über der Stelle gieren konnte, an der man das abgerissene Kettenende vermutete. In solchen Fällen wurde der Schleppzug meistens abgehängt. Bei Hochwasser war es zuweilen unmöglich, die Kette auf die eben beschriebene Art zu finden. Man half sich dann so, daß man einen zweiten Kettendampfer talwärts fahren ließ, bis dieser das verlorene Kettenende an Bord hatte, von wo aus es mit einer Wechselkette auf den ersten Dampfer herübergezogen wurde.

Die Radschleppdampfer schlepten ihren Anhang am langen Tau; Dampfer und Kähne bewegten sich daher weitgehend frei und wurden einzeln gesteuert. Beim Kettenschleppzug war das anders. Die Führung des Kettendampfers an der Kette ließ es zweckmäßig erscheinen, diese Unfreiheit auch auf den Anhang zu übertragen. Deshalb waren sowohl die Kähne untereinander als



Bild 5.4. Kettendampfer „NNVE 9“ unterhalb der Herrenkrug-Eisenbahnbrücke bei Magdeburg, der Anhang folgt in kurzem Abstand; um 1935

Foto: Sammlung Düntzsch

auch der erste Kahn mit dem Dampfer durch kurze, gekreuzte Trossen verbunden. Auf dem Dampfer wurden die beiden Trossen mit einem Flaschenzug, später auch mit einer Dampfwinde so gespannt, daß der Anhang in 15 bis 25 m Abstand folgte (Bild 5.4). Durch Nachlassen oder Anziehen der Trossen konnte der Anhang vom Dampfer aus dirigiert werden. Diese Methode war schon in Frankreich angewendet worden. Zu Tal fuhren die Kettendampfer in aller Regel allein; sie waren gemäß den Konzessionsbedingungen zum Talwärtsschleppen auch nicht verpflichtet. Sollte gelegentlich doch ein Anhang mitgenommen werden, so handelte es sich immer nur um ein einzelnes Fahrzeug, das der Kettendampfer entweder seitwärts kuppelte oder am langen Tau nachschleppte. Gewöhnlich führten die Kähne die benötigten Schlepptrossen selbst mit. Im Bedarfsfall konnten sie aber auch bei den Gesellschaften ausgeliehen werden. Die Leihgebühr betrug in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts 4 bis 7 Pfennig je Kilometer.

Um die Aufenthalte der Kettendampfer nicht unnötig auszudehnen, stellte man die Schleppzüge auf den Stationen schon vor der Abfahrt zusammen (Bild 5.5). Beladene oder große Fahrzeuge kamen unmittelbar hinter den Dampfer, die unterwegs abzuhängenden möglichst an das Ende des Zuges. Zwischen den Stationen wurden Kähne nur ausnahmsweise angehängt. In den Anfangsjahren der Kettenschiffahrt bestand ein Schleppzug aus acht bis zwölf Kähnen, die man in der Regel paarweise einreichte. Damals hatte ja die Mehrzahl der Fahrzeuge lediglich Tragfähigkeiten zwischen 75 und 150 t, so daß der Zug nur etwa 10 bis 12 m Breite erreichte. Mit zunehmender Größe der Kähne verringerte sich im Lauf der Jahre die Anzahl der Anhänge. Ebenso war die Doppelreihe später kaum noch möglich; insbesondere in dem engen Fahrwasser der oberen Elbe mußten die Kähne dann einzeln hintereinander angehängt werden.

Nach den Konzessionsbedingungen wurden die Kähne in der Reihenfolge der Anmeldung abgefertigt. Die Schiffer hatten bei der Anmeldung

sowie auf Verlangen auch den Schiffsführern der Kettendampfer und den Inspektoren der Gesellschaften die Schiffs- und die Ladungspapiere vorzulegen. Im einzelnen bestimmte der erste Schlepplohnatarif der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe aus dem Jahre 1869 folgendes: *„Ueber die geschehene Anmeldung erhält der Schiffer eine Bescheinigung mit der Bezeichnung der Abgangs- und Endstation und der Nummer der Reihenfolge versehen, wofür an die betreffende Anmeldestelle eine Gebühr von 2½ Ngr. zu entrichten ist. Anmeldestellen befinden sich auf folgenden Hauptstationen: in Merschwitz bei Herrn Otto Schulze, in Meißen bei Herrn Friedrich Finke, in Dresden bei Herrn E. Klinger ... und auf dem Comptoir der Gesellschaft, kleine Ziegelgasse 14.“*³⁾ Da offenbar häufig auch Kähne angemeldet wurden, die die Lade- oder Löscharbeiten noch nicht beendet hatten, nahm die Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe 1874 in ihre Schleppbedingungen den Vorbehalt auf, daß nur schleppbereite Fahrzeuge zur Anmeldung angenommen würden.

Die im Flußbett liegende Kette und die im Vergleich zu frei fahrenden Schiffen in ihrer Manövrierfähigkeit eingeschränkten Kettenschleppzüge erforderten selbstverständlich bestimmte Vorsichtsmaßregeln. So war ausdrücklich vorgeschrieben, daß im Fahrwasser der Kettenschiffe ankernde Schiffe oder Flöße bei Annäherung eines Kettendampfers rechtzeitig das Fahrwasser zu räumen hatten. Umgekehrt durften natürlich auch die Kettenschleppzüge die übrige Schiffahrt nicht behindern. Vor allem in den ersten Jahren, als sich der Betrieb noch nicht richtig eingespielt hatte, gab es häufig Beschwerden über derartige mehr oder minder gefährliche Situationen. Die in den Konzessionen festgehaltene Verpflichtung der Gesellschaften, die Lage der Kette nach Anweisung der Strombauverwaltung zu kennzeichnen, ist aber ebensowenig verwirklicht worden wie die Forderung eines Schiffervereines aus dem Jahre 1873, an unübersichtlichen Stellen optische Telegrafen zur Ankündigung der Kettenschleppzüge zu installieren. Erneute Eingaben

- Erstloshaber des Zuges.** Der Kabufführer tritt mit Annahme dieser Quittung bis zur Erledigung der Fahrt unter den Befehl unserer Beamten oder Kapitäne und muß in außerordentlichen Fällen mit seiner ganzen Mannschaft bereitwillig alle Arbeiten unterstützen, welche für das rasche Fortkommen eines Zuges erforderlich werden.
- Anordnung des Zuges.** Die Anordnung des Zuges soll im Allgemeinen derart geschehen, daß die weitest gehenden Fahrzeuge voraus geben, doch bleibt es uns überlassen, mit Rücksicht auf Dießgang oder Bauart der Fahrzeuge jede andere Ordnung zu treffen.
- Anhängen der Fahrzeuge.** Im Interesse Aller muß das Anhängen und Abbängen von Fahrzeugen mit möglicher Beschleunigung erfolgen und das Zusammenstellen der Züge an den Hauptstationen nach Anordnung unserer Beamten schon vor dem Eintreffen des Kettenschiffes geschehen. Wer bei der Abfahrt oder beim Vorbeifahren des Kettenschiffes nicht bereit liegt, hat auf rechtzeitige Beförderung keinen Anspruch.
- Befestigung der Fahrzeuge.** Die Kabufführer sind für eine vollkommen genügende Befestigung der angehängten Kähne verantwortlich, und müssen daher ihre besten Kräfte dazu verwenden. Wir können uns nicht vermindern, abgerissene Fahrzeuge in allen Fällen mit demselben Zuge weiter zu befördern.
- Anker.** Die Anker dürfen nicht vor der Kasse hängen, vielmehr muß die Stange auf dem Bord liegen.
- Bemannung.** Fahrzeuge, welche ungenügend bemannt sind, werden von der Fahrt ausgeschlossen. Außer einem Manne am Steuer müssen auf größeren Fahrzeugen stets zwei, auf kleineren ein Mann auf der Kasse bereit sein.
- Steuerung.** Die Erhaltung des Ruades in gutem Fahrwasser sowie das Ausweichen desselben vor thalwärts vorbeifahrender Schifffahrt ist nicht nur durch das Steuer eines jeden Fahrzeuges zu unterstützen, sondern es müssen auch die Bootskente derselben durch die Bundesluden ihr Möglichstes hierzu thun.
- Schaluppen.** Für die Sicherheit der mitgeführten Schaluppe hat jeder Kabufführer selbst zu sorgen.
- Entschädigungen.** Wir haften für entstehende Schäden ganz oder theilweise nur dann, wenn wir ein eigenes Verschulden erkennen oder wenn uns ein solches nachgewiesen wird; dagegen halten wir jeden Kabufführer in gleicher Weise verantwortlich, welcher diesen von den Regierungen genehmigten Bedingungen oder anderen unregelmäßigen Vorschriften zuwiderhandelt.
- Dampfsirenen.** Die Signale der Dampfsirenen bedeuten:
Ein langer Pfiff: Achtung! Jeder auf seinen Posten! — sei es nun, daß der Zug sich in Bewegung setzt, daß der Zugführer in Bezug auf die Steuerung Winke ertönt, oder daß begehrende Fahrzeuge Aufmerksamkeit erfordern.
Drei kurze Pfiffe: Die Maschine stoppt! — worauf sofort die Fahrzeuge durch Steuer und Bundesluden so verdrängt werden müssen, daß Kassen und Steuer außer Gefahr kommen.

Dresden, den 1. März 1871.

Die Direction der Ketten-Schleppschifffahrt der Ober-Elbe.

Bild 5.5. Schleppzugordnung der Kettenschleppschifffahrt der Oberelbe vom 1. März 1871

Quelle: ZStAM, Rep. 120 C XVII 2, Nr. 59, Bd. 2, Bl. 24

veranlaßten das sächsische Finanzministerium gegen Ende des Jahres 1877 zu einer umfassenden Untersuchung der Beschwerden gegen die Kettenschifffahrt. Die damit beauftragten Wasserbauinspektoren sahen die Hauptursache der Zwischenfälle in der mangelnden Streckenkenntnis der Schiffsführer der Kettendampfer, die vielfach nicht mehr ihre angestammten Relationen befuhrten. Dadurch gerieten vor allem talfahrende Schiffe und Flöße in Schwierigkeiten, weil sie nicht rechtzeitig erkennen konnten, auf welcher

Seite ihnen der entgegenkommende Schleppzug ausweichen wollte. Behinderungen der übrigen Schifffahrt konnten auch durch übermäßig lange oder zu breite Schleppzüge auftreten. Ein besonderes Übel war die Auflösung der Schleppzüge am Dresdner Packhof und in Schandau. Die Kettendampfer warfen einfach die Schlepptaue los und kümmerten sich nicht im geringsten darum, wie die durcheinander treibenden, das Fahrwasser sperrenden Kähne schnell und sicher an ihren Liegeplatz gelangen sollten. Bemängelt wurde fer-

ner, daß die Schleppzüge nachts höchst unzureichende Positionslichter zeigten.

Trotz der festgestellten Unzulänglichkeiten hielten die Wasserbauinspektoren neue, alle möglichen Einzelheiten des Kettenschiffahrtsbetriebes regelnde Vorschriften nicht für erforderlich. Es genüge, die bestehenden konsequenter durchzusetzen und insbesondere den Anweisungen der Stromaufseher und Ufermeister mehr Respekt zu verschaffen. Im übrigen sei die Kettenschlepp-

schiffahrt der Oberelbe anzuhalten, die Führung ihrer Kettendampfer nur streckenkundigen Schiffsführern zu übertragen. Offenbar genügte dies aber auf die Dauer nicht, denn schon 1880 erließ das Finanzministerium eine Reihe ergänzender Bestimmungen (Bild 5.6). Umfassende Regelungen brachte schließlich die zwischen allen Uferstaaten abgestimmte Schiffahrtspolizeordnung von 1894. Während jedoch die früheren Einzelvorschriften noch zahlreiche Sonderbestim-

Bekanntmachung,

den Betrieb der Schleppschiffahrt auf der Elbe betreffend.

Das Königliche Finanzministerium hat im Einverständnisse mit dem Königl. Ministerium des Innern in Bezug auf den Betrieb der Schleppschiffahrt auf der Elbe folgende Bestimmungen getroffen:

I. Die Schleppschiffahrt im Allgemeinen betr.

- 1) Bei einem Wasserstande von 1 m unter Null und darunter am Dresdner Pegel, ist das Mitführen von Fahrzeugen zur Seite des Schleppers zu unterlassen, auch das Rangiren der geschleppten Fahrzeuge in doppelter Reihe nur in der Weise gestattet, daß der geschleppte Zug nicht breiter wird, als der den Zug führende Dampfer.
- 2) Jedes im Schleppzuge befindliche Fahrzeug hat während der Nacht ein nach allen Seiten hin sichtbares Licht zu führen. Uebrigens bewendet es bei der Vorschrift in § 53 der Verordnung, die strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schiffahrt und Flößerei auf der Elbe betreffend, vom 2. Januar 1864 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 2 ff.), welche durch vorstehende Anordnung nicht berührt wird.
- 3) Die Bestimmung in § 59 der vorstehend unter 2 bezeichneten Verordnung, insbesondere in Absatz 2 dieses Paragraphen leiden auch auf die Ketten- und sonstigen Schleppdampfer jeder Art Anwendung. Die letzteren haben daher mit den angehängten Schleppzügen den Personendampfschiffen den Vorrang zu lassen.

II. Die Ketten Schleppschiffahrt insbesondere betr.

- 4) Fahren zwei oder mehrere Ketten Schleppzüge hintereinander, so haben dieselben einen Abstand von einander von mindestens 2 km zu halten.
- 5) Die Bootsmeister der Ketten Schlepper sind in Ansehung der Station Schandau verpflichtet, der Anweisung des daselbst stationirten Ufermeisters entsprechend, dessen Anordnung sie einzuholen haben, die Schleppzüge entweder über Schandau hinaus zu bugfieren, oder mit denselben unterhalb Schandau Stellung zu nehmen.
- 6) Vor der Einfahrt in eine Stromenge oder in eine Stromkrümmung, welche keinen Ueberblick über die Fahrstrecke gestattet, sowie bei dem Passiren der Strombrücken, mit Ausnahme der Augustusbrücke zu Dresden, hat jeder mit einem Schleppzuge in der Bergfahrt begriffene Ketten-dampfer ein aus einem langgedehnten Pfeife bestehendes Signal mit der Dampfpeife zu geben.
- 7) Falls durch die Louerfette ein Stein oder sonstiges Schiffahrtsbinterniß in das Fahrwasser verschleppt werden sollte, ist von dem Bootsmeister des betreffenden Ketten Schleppers sofort Anzeige an den Bezirksstromaufsichtsbeamten zu erstatten.

III. Allgemeine Bestimmung.

- 8) Bei Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen unter 1 und 3 bis 7 sind die Bootsmeister der den Schleppzug führenden Dampfschiffe, bei Zuwiderhandlungen gegen die Vorschrift unter 2 die Führer der nicht beleuchteten Fahrzeuge, vorbehaltlich der gegen die Schiffseigenthümer etwa begründeten Ansprüche auf Schadenersatz, mit Geldstrafe von 3—150 M. oder verhältnismäßiger Haft zu belegen.
- Hierbei findet die von den Königl. Ministerien des Innern und der Finanzen im Gesetz- und Verordnungsblatte (2. Stück vom Jahre 1880 Seite 11 und 12) erlassene Verordnung, die Abkürzung des Strafverfahrens bei leichteren Zuwiderhandlungen gegen strom- und schiffahrtspolizeiliche Vorschriften betreffend, vom 6. vorigen Monats gleichfalls Anwendung.
- Die Schiffahrts-Betheiligten werden von vorstehenden Bestimmungen zur Nachachtung in Kenntniß gesetzt mit dem Bemerken, daß die Aufsichtsorgane mit entsprechender Anweisung versehen worden sind.

Dresden, den 8. April 1880.

Die Königliche Amtshauptmannschaft als Elbstromamt.

Berndt

Seide.

Bild 5.6. Bekanntmachung der Amtshauptmannschaft Dresden über den Betrieb der Schleppschiffahrt auf der Elbe vom 8. April 1880
Quelle: Das Schiff 1 (1880) S. 28

mungen für die Kettenschiffahrt enthielten, galten die entsprechenden Forderungen dieser Ordnung nun allgemein für alle Arten von Schleppern und Schleppzügen. Als einzige, speziell die Kettenschiffahrt betreffende Vorschrift war der Mindestabstand zweier hintereinander fahrender Kettenschleppzüge übriggeblieben. Er mußte 500 m, auf der sächsischen Strecke sogar 1 km betragen.

Diese Forderung resultierte übrigens noch aus einem anderen Zusammenhang. Bekanntlich lag die Kette ohne jede Verankerung lose im Flußbett; sie wurde also nur durch ihr Gewicht festgehalten, weshalb vor einem an ihr ziehenden Kettendampfer immer eine angemessene Kettenlänge auf dem Grund aufliegen mußte. Trotzdem zog sich die Kette auf der Bergfahrt in Fahrwasserkrümmungen unvermeidlich in die Sehne des Bogens, d. h. in das flachere Wasser auf der Innenseite der Krümmung, auf den „Heger“. Der nächste an der Kette zu Tal fahrende Dampfer mußte sie dann wieder in die Fahrrinne, die „Grube“, rücken. Dazu steuerte er mit beiden Rudern so, daß die erforderliche Querdraft zustande kam. Das genügte im allgemeinen, um die Kette in die richtige Lage zu bringen. Wenn allerdings bei extremem Niedrigwasser die Fahrrinne eng war und noch dazu so scharf gekrümmt, daß der bergfahrende Kettendampfer mit seinem Schleppzug nicht um die „Ecke“ kam, mußten die Besatzungen des Dampfers und der Kähne mit Schrikken nachhelfen. Äußerstenfalls wurde die Kette Stück für Stück am Prallufer festgelegt, bis der Zug die Krümmung überwunden hatte.

Die Besatzung eines Elbe-Kettendampfers bestand je nach Schiffsgröße und Anzahl der Kessel aus sieben bis zehn Personen (Bild 5.7). Obwohl diese Männer auf engstem Raum zusammenlebten, trennte eine strenge Hierarchie sie voneinander. An ihrer Spitze stand der „Bootsmeister“, der an Bord die Unternehmensleitung vertrat und das Kommando über den Dampfer und den Schleppzug führte. Die beiden Steuerleute, der Maschinist, die Bootsleute und die Heizer gehörten dem Mannschaftsstand an, jedoch waren auch hier Rangunterschiede vorhanden, die u. a. dadurch

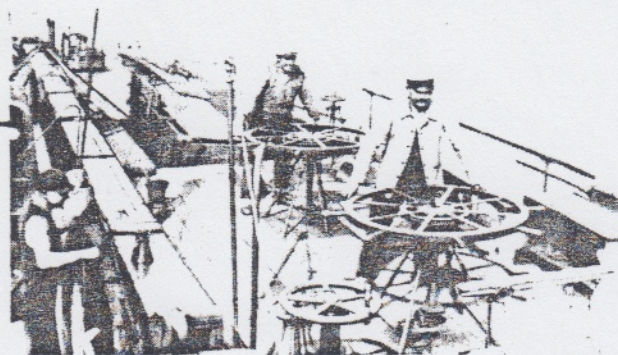


Bild 5.7. Steuerstand auf dem Kettendampfer „Gustav Zeuner“, um 1925

Die kleinen Handräder im Vordergrund dienen zum Betätigen der Bremse an den Kettentrommeln bzw. des Drosselventils für den Frischdampf.

Foto: Sammlung Grötschel

gefördert wurden, daß strebsame Leute durchaus die Chance hatten, sich in gehobene Stellungen emporzuarbeiten, vorausgesetzt natürlich, daß sie der Gesellschaft „treu und redlich gedient“ hatten. Die Ausbildung der Besatzungen geschah in der Hauptsache durch praxisbezogene Unterweisungen an Bord. Einen Lehrabschluß im heutigen Sinne gab es nicht. Schiffsführer und Maschinisten benötigten allerdings einen Befähigungsnachweis, den eine staatliche Prüfungskommission erteilte. Beispielsweise war das Elbeschifferpatent schon seit 1844 in allen Uferstaaten einheitlich vorgeschrieben. Zur Vorbereitung auf die Prüfungen wurden in den Wintermonaten entsprechende Lehrgänge abgehalten. Diese sogenannten Elbeschifferfachschulen bestanden in allen wichtigeren Schiffergemeinden. Sie waren in Sachsen 1855 und in Preußen 1887 zunächst von den örtlichen Schiffervereinen eingerichtet, aber schon bald in staatliche Regie übernommen worden.

Über Wochen und Monate war das Schiff nicht nur Arbeitsplatz, sondern auch Wohnstätte der Besatzung. Sie lebte hier in einfachsten Verhältnissen. Die Ausstattung der Mannschaftsunterkünfte beschränkte sich auf die nötigen Schlaf-

plätze (mit Strohsäcken belegte Bettstellen) und Spinde, einen Kohleofen sowie eventuell einen Tisch und einige Schemel. Lediglich dem Bootsmeister stand eine Einzelkammer zu, auf den größeren Kettendampfern auch dem Maschinisten. Zur Beleuchtung waren Rüböl- oder Petroleumlampen in Gebrauch. Die sanitären Anlagen bestanden aus einem Abort und einigen Waschküßeln. Ein Bad erhielt erstmals der 1896 in Dienst gestellte Radschleppdampfer „v. Doemming“ der Gebr. Tonne. Für die Verpflegung hatte jedes Besatzungsmitglied selbst zu sorgen. Da der Borddienst weiterlaufen und außerdem sparsam gewirtschaftet werden mußte, wurden die Mahlzeiten in der Regel auch nicht gemeinsam zubereitet und eingenommen. Die Lebensmittel wurden teils von zu Hause mitgebracht, teils an bestimmten Unterwegsstationen gekauft. Nur das Trinkwasser, das in Eichenfässern an Bord genommen wurde, stand allen zur Verfügung.

Die tägliche Arbeitszeit regelte sich nach den Erfordernissen des Schiffsbetriebes. Die Kettendampfer fuhren so lange, wie es die Sichtverhältnisse nur irgend erlaubten, auch nachts, ohne daß die Besatzungen abgelöst wurden. 1878 betrug bei der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe die durchschnittliche Arbeitszeit je Betriebstag 15 Stunden 10 Minuten, 1880 sogar 16 Stunden 25 Minuten.⁴⁾ Auf diese Weise schaffte ein Kettenschleppzug bei einer Marschgeschwindigkeit zwischen 5,4 und 6,3 km/h zu Berg im Lokalverkehr etwa 50 bis 60 km, im durchgehenden Verkehr 70 bis 90 km am Tag. Da die Schifffahrt von dem Verbot der Sonntagsarbeit ausgenommen war,⁵⁾ wurde der Verkehr im allgemeinen auch an Sonn- und Feiertagen nicht unterbrochen. Im Winter dagegen stellte man den regulären Betrieb ein und entließ die Besatzungen. Je nach den Eisverhältnissen dauerte diese Winterruhe etwa von Mitte Dezember bis Ende Februar (Bilder 5.8 und 5.9).

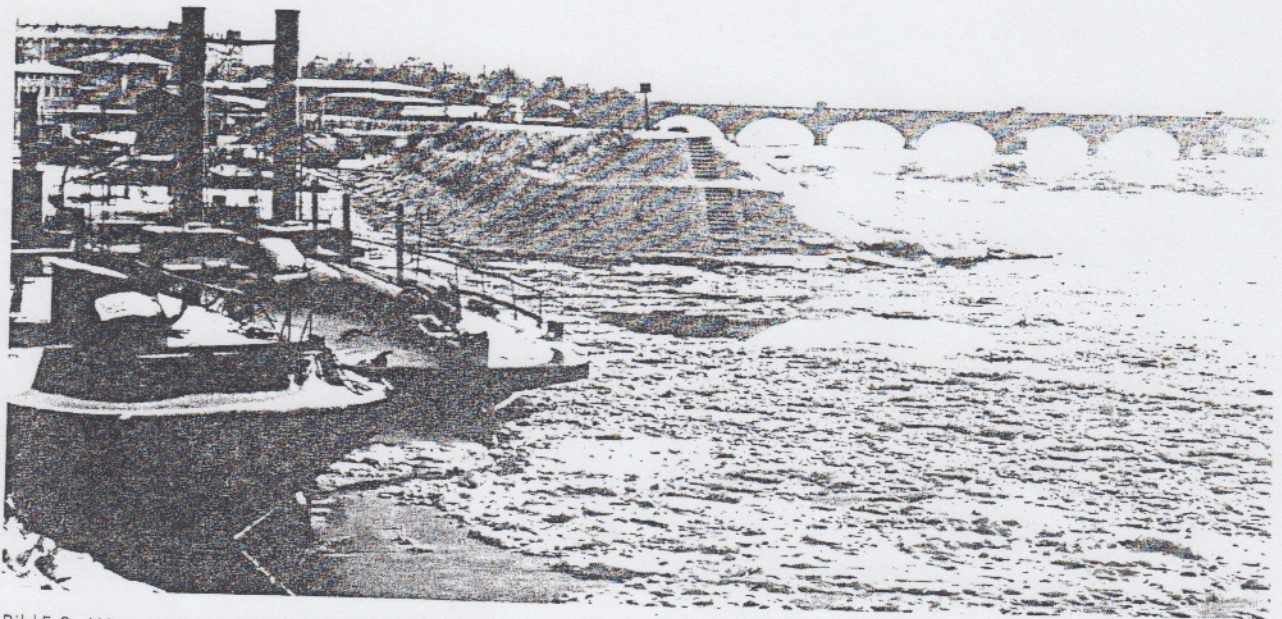


Bild 5.8. Winterruhe im Hafen Dresden-Neustadt, um 1930
Vorn ein Kettendampfer der NNVE
Foto: Sächsische Landesbibliothek, Abteilung Deutsche Fotothek, Möbius

Nur in dieser Zeit konnten die Schiffer an ihren Heimatorten mit ihren Familien zusammensein, am Gemeinschaftsleben teilnehmen (beliebtestes Vergnügen waren die Schifferbälle) und gegebenenfalls Fortbildungskurse besuchen. Während die Privatschiffer ihre Frauen häufig auf dem Kahn mitnahmen, schon der unbezahlten Arbeitskraft wegen, war das den Dampferbesatzungen nicht möglich. Deren Frauen hatten zu Hause alle Pflichten allein zu tragen, wenn die Männer auf Fahrt waren.

Den Mannschaften wurde also höchster Einsatz abverlangt, wobei man bedenkenlos auch die Grenze des Erlaubten überschritt. So war es durchaus üblich, die Sicherheitsventile der Dampfkessel zu belasten, so daß sie einen höheren als den zugelassenen Druck hielten. Diese Manipulationen wurden seitens der Gesellschaften zumindest geduldet, weil dadurch die

Schleppleistung der Dampfer über das normale Maß anstieg, und die Besatzungen nahmen die damit verbundenen Gefahren in Kauf, um eine zusätzliche Prämie zu erhalten. Erschreckende Einzelheiten zeigt ein am 29. Januar 1897 verhandeltes Strafverfahren gegen den Kapitän und den Maschinisten des Schleppdampfers „Dresden“ der KETTE. Beide Angeklagten wurden der fortgesetzten vorsätzlichen Überlastung der Sicherheitsventile für schuldig befunden, aber im Grunde genommen mußten sie nur als Sündenböcke herhalten, denn Zeugen und Sachverständige bestätigten als allgemein bekannte Tatsache, daß „seit vielen Jahren ... auf fast allen auf der Bergreise begriffenen Dampfern“ die Sicherheitsventile unzulässig belastet wurden. Das Gericht blieb denn auch unter dem Antrag des Staatsanwaltes. Es verurteilte den Kapitän zu 200 Mark und den Maschinisten zu 20 Mark Geldstrafe, wo-

Fahrordnung

bei Wiedereröffnung der Schifffahrt im Jahre 1881.

Für die Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1881 haben wir unter Zustimmung der Königlich Elbflrombau-Verwaltung in Magdeburg mit Delegirten des Magdeburger Schiffervereins folgende Fahrordnung vereinbart:

1. Es werden zunächst die innerhalb des Königreichs Sachsen überwinternden Fahrzeuge bis Schandau befördert.
2. Für die unterhalb des Königreichs Sachsen überwinternden und zur Beförderung angemeldeten Fahrzeuge werden drei Listen aufgestellt: es wird enthalten:
 die erste Liste: Die Fahrzeuge, welche bei der Einwinterung auf der Bergfahrt begriffen, bezw. zur Beförderung vor der Einwinterung angemeldet waren;
 die zweite Liste: Die Fahrzeuge, welche bei der Einwinterung in Magdeburg oder oberhalb mit dem Aus- oder Einladen beschäftigt waren und schleppbereit ihre Anmeldung zur Beförderung vor Eröffnung der Schifffahrt bewirkten, sowie diejenigen Fahrzeuge, welche bei der Einwinterung zwischen Hamburg und Magdeburg auf der Bergfahrt begriffen waren;
 die dritte Liste: Die Fahrzeuge, welche eine Winterstellung genommen haben, ohne in der Fahrt begriffen oder mit dem Ein- oder Ausladen beschäftigt gewesen zu sein.
 Für die erste Liste ist die bei der Einwinterung gültige Reihenfolge maßgebend. Der Eintrag in die zweite oder dritte Liste einer Station, bezw. der Inspektionen wird erfolgt nach der Reihenfolge der Anmeldungen.
 Die Königlich Elbflrombau-Verwaltung hat ihre Strompo-zebeamten und zwar für Magdeburg: Stromaufseher Görn in Magdeburg; Schönebeck: Hülfsstromaufseher Wolter; Schönebeck: Barb. Alen: Bühnenmeister Franke in Be. bz; Wittenberg: Stromaufseher Audert in Klein-Wittenberg; Torgau: Stromaufseher Geide in Torgau, beauftragt, bei Aufstellung der Listen auf Erfordern mitzuwirken.
 Die durch die Liste festgestellte Reihenfolge kann in Magdeburg, Schönebeck, Wittenberg und Torgau bei unseren Inspektionen eingesehen werden.
 Die Beförderung geschieht in der Weise, daß zunächst auf allen Stationen die Fahrzeuge der ersten, dann der zweiten und schließlich der dritten Liste angehängt werden. Die verfügbare Ampfkraft soll so weit möglich nach Verhältniß der Fahrzeugzahl auf die einzelnen Stationen theilt werden.

Dresden, den 15. November 1880.

Die Direction.
E. Vellingrath.

Bild 5.9. Bekanntmachung der Kettenschleppschifffahrt der Oberelbe
Quelle: Das Schiff 1 (1880)
S. 274

bei es letzterem strafmildernd zubilligte, daß er vom Kapitän abhängig war und bei Befehlsverweigerung möglicherweise seine Stellung verloren hätte. Die Direktion der KETTE kam mit einer Rüge wegen mangelnder Kontrolle über die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften davon.⁶⁾

Angesichts der schweren Arbeitsbedingungen waren Unfälle nicht selten. Von 1886, dem Beginn der Zählungen, bis 1910 ereigneten sich in der Elbeschiffahrt 26 374 meldepflichtige Unfälle, was einer Unfallquote von etwa 5,5% entspricht. Da aber nur schwerwiegende Unfälle registriert wurden, dürfte das Gesamtunfallgeschehen noch ungünstiger gewesen sein. Allein die Anzahl der Todesopfer betrug 1 350, davon 884 durch Ertrinken. Auf 1 000 Beschäftigte kamen somit jedes Jahr etwa drei tödlich Verunglückte. Die Hauptunfallgefahr bestand beim Be- und Entladen, Verholen und Festmachen von Fahrzeugen, ihr folgten die Gefahren des Versagens von Maschinen und Ausrüstungen sowie der Kollision und des Sinkens von Schiffen (Bild 5.10).⁷⁾

Vor dem Erlaß der Bismarckschen Sozialgesetze in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war man bei Krankheit, Unfall, Invalidität und im Alter weitestgehend auf die Versorgung durch die Familie und die örtlichen Armenkassen angewiesen. Üblicherweise unter-

hielten auch die Schiffervereine Hilfskassen für ihre Mitglieder. Insgesamt war die soziale Sicherung der Lohnarbeiter jedoch höchst unzureichend. Es verdient deshalb, erwähnt zu werden, daß die Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe am 1. März 1874 eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihre Schiffsmannschaft errichtete, obwohl dafür nicht allein humanitäre Gründe maßgebend waren, sondern ausdrücklich auch das Interesse der Gesellschaft am „Zusammenhalt der Schiffsmannschaften“ und an der „Wahrung der notwendigen Disziplin“ hervorgehoben wurde.⁸⁾ Diese aus Zuschüssen der Gesellschaft und aus Beiträgen der Beschäftigten finanzierte Kasse bestand bis zum 11. Juni 1892, nachdem inzwischen mit Beginn des Jahres 1891 die gesetzliche Invaliditäts- und Altersversicherung wirksam geworden war. Die gesetzliche Unfallversicherung wurde durch die 1886 gegründete Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft übernommen. Als berufsständische Körperschaft der Unternehmer hatte sie zwei Hauptaufgaben: die Unfallverhütung (dazu wurden entsprechende Vorschriften erlassen und Betriebskontrollen durchgeführt) und die Unfallentschädigung (dazu wurden von den Betrieben Beiträge gemäß der Lohnsumme und dem Gefahrentarif erhoben). Die Versicherungsleistungen waren allerdings eng begrenzt. Von den genann-

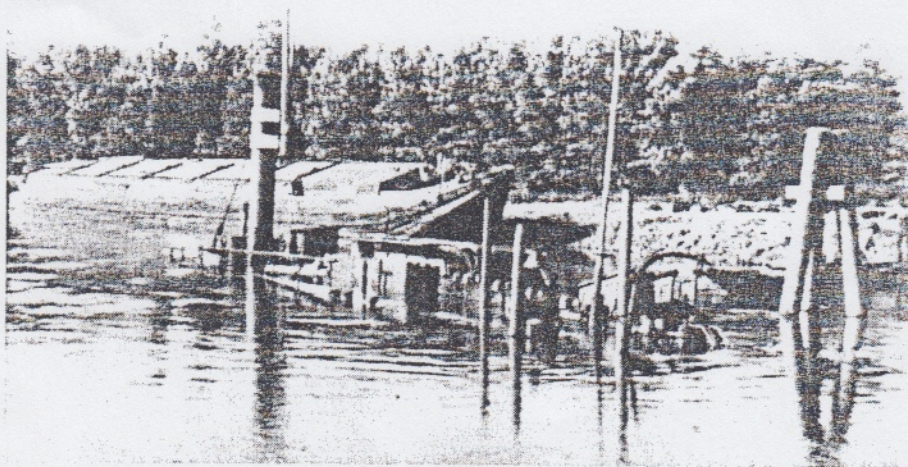


Bild 5.10. Ein gesunkener Kettendampfer der KETTE

Der Name des Schiffes und das Datum der Havarie ließen sich nicht feststellen. Wiederholt waren im Flußbett der Elbe versunkene Bäume Ursache derartiger Unfälle, wie am 13. Juni 1879, als der Kettendampfer „No VII“ der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe auf der Talfahrt bei Gallin auf einen 11 m langen und 1 m dicken Eichenstamm auffuhr, der Boden und Deck des Schiffes durchbohrte.

Foto: Sammlung Grötschel

ten 26 374 Unfällen wurden nur 5 716, das sind knapp 22%, mit durchschnittlich je 1 280 Mark entschädigt.

Erschwert durch die Isolierung der Mannschaften auf den Schiffen und die dort herrschenden, fast noch patriarchalisch zu nennenden Verhältnisse, begann sich die Arbeiterbewegung in der Elbeschifffahrt erst zu Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts langsam zu organisieren. Ihre Forderungen richteten sich damals vor allem gegen das erwähnte „Überdruckmachen“ und die Sonntagsarbeit. Im Mai 1899 wurde, soweit bisher bekannt, erstmals ein Streik um eine Lohnaufbesserung erfolgreich beendet, zu dem die Sektion Binnenschiffer des Verbandes der Hafenarbeiter Deutschlands aufgerufen hatte. Insgesamt ist dieses wichtige Kapitel der Geschichte der Elbeschifffahrt aber noch kaum erforscht.

Zur Leitung des Betriebes genügten z. B. bei der Kettenschleppschifffahrt der Oberelbe in den ersten Jahren, in denen sie sich allein auf das Schleppgeschäft beschränkte, einige wenige Angestellte mit Direktor *Bellingrath* an der Spitze. Die Mitglieder des Verwaltungsrates wirkten unmittelbar in der Geschäftsführung mit. Schon mit der Übernahme der Frachtschiffahrts-Gesellschaft wurde aber der Verwaltungsapparat vergrößert, um das Frachtgeschäft und die damit zusammenhängenden Versicherungs- und Zollangelegenheiten zu bewältigen. Nach der Gründung der KETTE im Jahre 1881 mußten die unabhängig voneinander entstandenen und ganz verschiedenen Organisationsstrukturen der Kettenschleppschifffahrt der Oberelbe, der Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft und des Schiffahrtsbetriebes der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie innerhalb kurzer Zeit zu einer geschlossenen Wirtschaftseinheit zusammengefaßt werden, deren reibungsloses Funktionieren einerseits eine straffe zentrale Leitung, andererseits aber wegen der großen räumlichen Ausdehnung des Betriebes gewisse dezentralisierte Organe mit hoher Eigenverantwortlichkeit erforderte.

Die Gesamtleitung des Unternehmens, insbe-

sondere des Dampferbetriebes und der Werft in Übigau sowie die Bearbeitung aller Personalfragen hatte bis zum 31. März 1898 Generaldirektor *Ewald Bellingrath* inne. Er wurde vertreten durch Direktor *Carl Philippi*, der von der Frachtschiffahrts-Gesellschaft gekommen war und dem die Leitung des „Hauptcomptoirs“ und der Agenturen sowie des Frachtgeschäftes von Wallwitzhafen bis Böhmen und des Verkehrs dieses Gebietes mit Hamburg oblag. Das „Hauptcomptoir“ der Gesellschaft befand sich in Dresden, Terrassenufer 21. Außerdem gab es auf der Kleinen Packhofstraße noch ein „Incasso-Comptoir“, das die Schlepplöhne und die Frachten verrechnete. Beide wurden 1888 oder 1889 vereinigt und nach der Kleinen Packhofstraße 21 verlegt.

Die wichtigste Zwischenstation war Magdeburg. Hier bestand am Kaufhof 3 eine aus dem ehemaligen „Schiffahrtscomptoir“ der Magdeburger Compagnie hervorgegangene Zweigniederlassung, die von einem Direktor geleitet wurde. Sie war für das Schlepp- und das Frachtgeschäft von Hamburg bis Wallwitzhafen und für den Personendienst von Magdeburg nach Aken zuständig.

In Hamburg handelte das Befrachtungskontor von *Julius Schott* als Generalvertretung der KETTE. Im Namen der Gesellschaft und des von ihr geleiteten Verbandes oberelbischer Schiffer schloß es alle Frachtverträge für die von Hamburg ausgehenden Verladungen ab und kassierte die Frachten für die eingehenden Talladungen. Da mit der Ausdehnung des Frachtgeschäftes die Leistungen der Gesellschaft im Hamburger Hafen ständig stiegen, wurde nach dem Tode Schotts im Jahr 1887 die Generalvertretung in eine selbständige Filiale umgewandelt und der Leitung zweier Prokuristen und eines Oberinspektors unterstellt. Um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden, erweiterte man außerdem die Umschlagkapazitäten um mehrere Güterschuppen und Krane sowie durch fortlaufende Ergänzungen des Bestandes an Schuten, Hafenbugsierdampfern und Inspektionsbarkassen. Damit verbunden war eine Erhöhung der Personalstärke, die ab Mitte

der neunziger Jahre sogar das Dresdner Hauptcomptoir überflügelte.

Zur Anbahnung von Frachtgeschäften im Talverkehr unterhielt die KETTE in Tetschen, Aussig und Prag „Commerzielle Agenturen“. Die dort tätigen Agenten waren selbständige Kaufleute und der Gesellschaft gegen Provision vertraglich verbunden.

An den Stationen leiteten und organisierten die Inspektoren den Schlepp- und Befrachtungsbetrieb. Diese Inspektoren mußten über große Erfahrungen in allen Belangen des Schiffahrtsbetriebes verfügen und sowohl das Vertrauen der Gesellschaft als auch Ansehen bei den Kunden genießen. Sie wurden deshalb fast ausschließlich unter solchen langjährig bewährten Schiffsführern und Steuerleuten ausgewählt, die sich durch selbständiges und verantwortungsbewußtes Handeln, Zuverlässigkeit und organisatorisches Geschick ausgezeichnet hatten. Vorausgesetzt wurden außerdem ein sicheres Auftreten und Schreibgewandtheit. An ihren Stationsorten überwachten die Inspektoren den ordnungsgemäßen Gang der Schleppanmeldungen und organisierten die Zusammenstellung der Schleppzüge. Sie

sorgten für die Einhaltung der Be- und Entladefristen und waren für die Lagerung und Versicherung des Frachtgutes sowie für die bei Niedrigwasser notwendig werdenden Leichterungen verantwortlich. Sie kümmerten sich ferner um die Bereitstellung der Kohlen für die Dampfer sowie um Ersatzpersonal in Krankheitsfällen. Schließlich wahrten sie die Interessen der Gesellschaft bei Havarien und organisierten Bergungsmaßnahmen. Mit Inspektoren waren folgende Stationen besetzt: Hamburg, Wittenberge, Niegripp, Magdeburg, Schönebeck, Wallwitzhafen, Wittenberg, Torgau, Riesa, Dresden, Tetschen (einschließlich Laube) und Aussig. In den wichtigen Stationen, so in Hamburg, Magdeburg und Dresden, waren mehrere Inspektoren tätig. Für die rein technischen Belange des Schiffahrtsbetriebes waren zwei Betriebsingenieure in Dresden und in Magdeburg zuständig, die eng mit den Inspektoren zusammenarbeiteten. Nach der Inbetriebnahme des Riesaer Hafens wurde hier in den neunziger Jahren wegen des stark steigenden Umschlages vom Schiff auf die Bahn und umgekehrt außerdem eine Güterverwaltung eingerichtet.

bei „№ 7“ in der Bauliste stehende Vermerk „2×2 Zylinder“ läßt den Schluß zu, daß dieser Kettendampfer mit einer Verbundmaschine ausgerüstet war. Deren erheblich sparsamerer Dampfverbrauch gestattete es, die nötige Heizfläche in nur einem Kessel unterzubringen. Bezüglich der Bauweise der Maschine dürfte zutreffen, daß beiderseits der Trommelwellenlagerböcke je ein Hoch- und ein Niederdruckzylinder hintereinander (in Tandemaufstellung) schrägliegend oder eher waagrecht auf den Maschinenfundamenten

angeordnet war. Die von *Fischer* wiedergegebene Zeichnung eines oberelbischen Kettendampfers (Bild 4.11), der ebenfalls nur einen Kessel, aber eine Zwillingmaschine in der Bauweise der Ausstellungsmaschine von 1873 hatte, dürfte mit einiger Wahrscheinlichkeit den Kettendampfer „№ 6“ der Österreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft darstellen, da die von der Dampfschiffs- und Maschinenbauanstalt vorher gebauten Kettendampfer stets mit zwei Kesseln ausgerüstet waren.

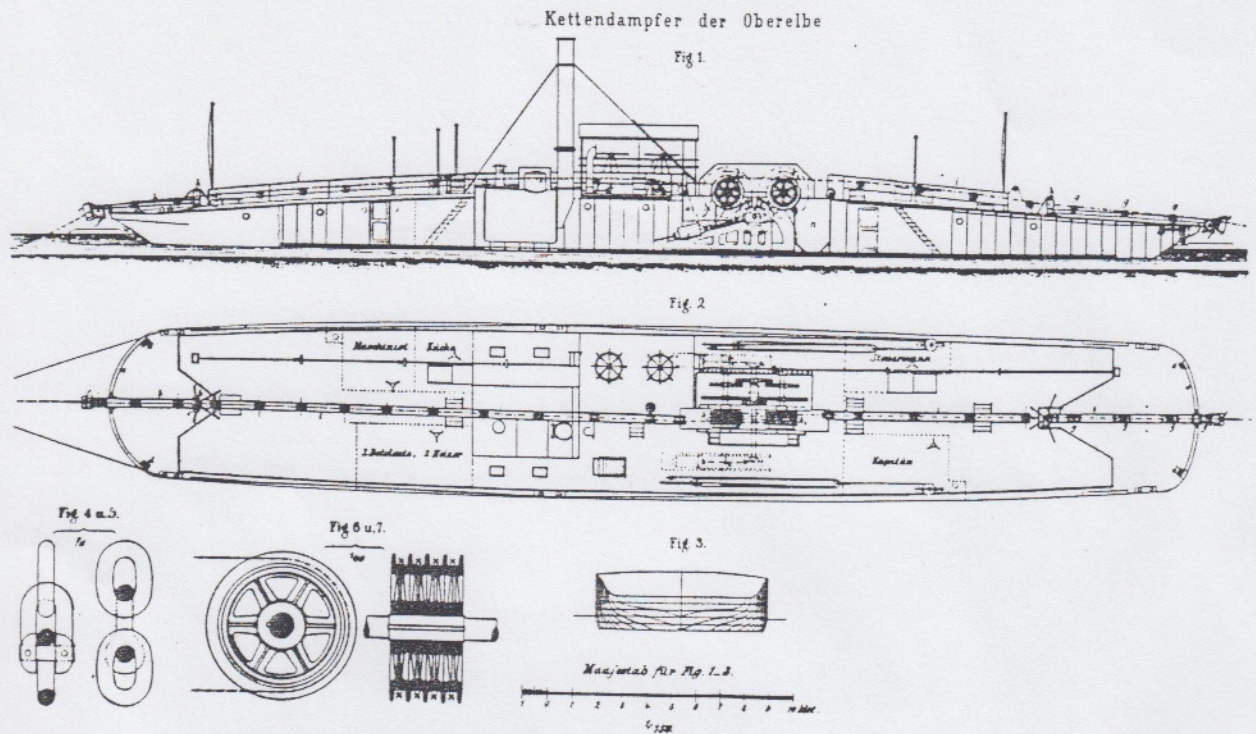


Bild 4.11. Kettendampfer „№ 6“ der Ö.N.W.D.G., Generalplan, Spantriß, Kettenschäkel (sogenanntes Kettenschloß) und Kettentrommel
Quelle: Civilingenieur XXXVI (1891) Tafel XVII

4.3.

Elbe-Kettendampfer von der Schiffswerft und Maschinenfabrik Gebr. Sachsenberg Roßlau

Als dritte an der Elbe gelegene Werft baute die Schiffswerft und Maschinenfabrik der Gebrüder *Sachsenberg* in Roßlau mehrere Kettendampfer. Das Unternehmen war 1844 aus einer schon in einigen Generationen von dieser Familie betriebenen Schmiede hervorgegangen, aber erst im Jahre 1866 errichteten die Brüder *Gottfried, Wilhelm* und *Friedrich Sachsenberg* abseits von der mitten in der Stadt gelegenen Fabrik am Elbufer eine Schiffswerft, die sich zunächst allerdings nur mit Reparaturen befaßte. Um 1870 fertigte die Sachsenbergsche Fabrik, wie damals die meisten Betriebe der Branche, noch ein breit gefächertes Sortiment von Erzeugnissen, insbesondere ortsfe-

sionen, Ziegeleimaschinen, Maschinen für die Papier- und Pappenfabrikation sowie Apparate für die Spiritusbrennerei. Der Seitenrad-Frachtdampfer „Hermann“ war 1869 der erste Neubau der Werft.⁹⁾¹¹⁾ Im Dezember 1869 bestellte die Ketten-schleppschiffahrt der Oberelbe ihren Ketten-dampfer „N^o V“ bei Gebr. Sachsenberg. Dieses Schiff erhielt die Baunummer 3. Ihm folgten bis 1873 noch vier weitere für die gleiche Gesellschaft sowie 1871 der Kettendampfer „N^o 1“ („Baron Koller“) für die Prager Dampf- und Segel-schiffahrts-Gesellschaft. Bemerkenswert ist, wie es Gebr. Sachsenberg beim Beginn des Baues von Kettendampfern verstanden, sich die nötigen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen zu verschaffen. Sie warben von der Schlickschen Werft in Dresden den Schiffbaumeister *Lucklum* ab, der damals 50 Jahre alt war und der dann bis zu seinem Tod im Jahre 1874 Meister der Sachsenberg-schen Werft blieb.¹²⁾

Bild 4.12 zeigt eine mit dem 21. Mai 1869 da-tierte Angebots- bzw. Projektskizze eines Ketten-

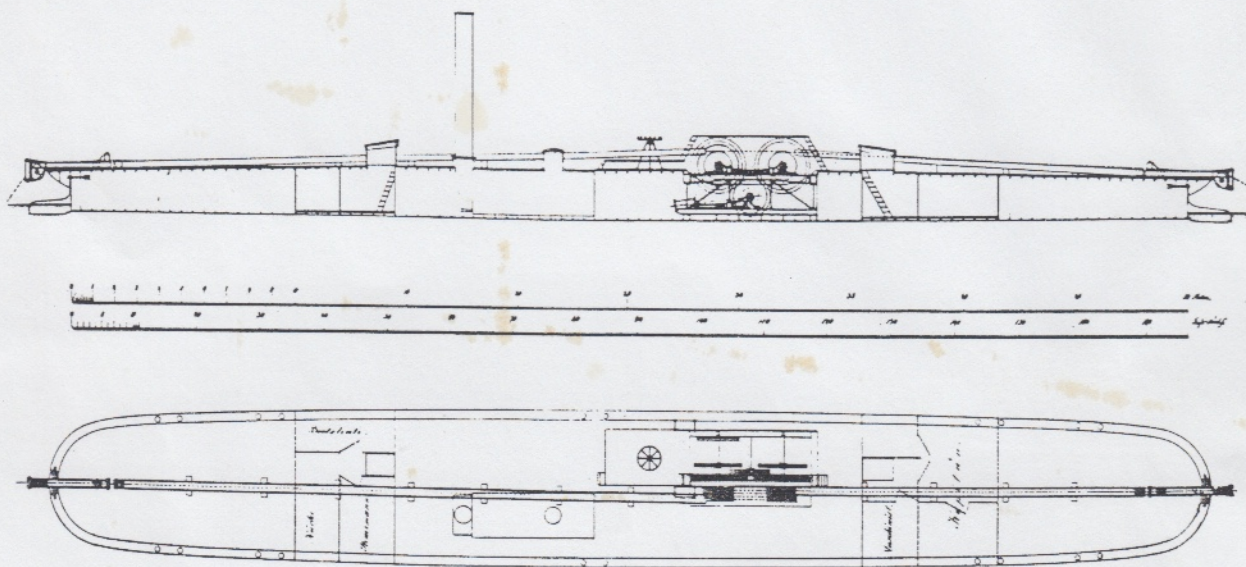


Bild 4.12. Projektskizze der Werft Gebr. Sachsenberg Roßlau für einen Kettendampfer der Kettenschleppschiffahrt der Oberelbe, gezeichnet am 21. Mai 1869 von *Ernst Dietze*
Originalzeichnung: Sammlung *Düntzsch*

REINER PURWING
VIETZE/ELBE
ZUM HEIDBERG 18
3131 HÖHBECK