

Kettenschiffe auf der Elbe

Die Geschichte der Kettenschiffahrt beginnt in Frankreich. Dort versuchte man schon im frühen 18. Jh. Mensch und Pferdegespann beim Treideln der Schiffe durch Mechaniken zu ersetzen, die von den Kraftquellen am Ufer unabhängig machten aber relativ energieintensiv waren. Dampfgetriebene Kettenschiffe konnten schließlich den Energieverbrauch der kohlefressenden Erstversuche um Zweidrittel reduzieren und wurden seit 1839 auf der Seine eingesetzt. Die Weltausstellung, Paris 1855, machte dieses System, das billiger transportierte als die Eisenbahn, auch in Deutschland bekannt.

Wenige Jahre später schon fing man damit an, eine Kette in der Elbe zu verlegen, erst einmal von Hamburg bis Buckau. Schließlich lag in der Elbe so eine Zugkette von Hamburg bis Melnik und das war eine Strecke von 734 km. In der Saale lag von der Elbmündung bis Halle lag dann eine Kette auf 109 km. Dieser Kettenverbund war die längste Kettenschiffahrtsstrecke in ganz Europa. Sie war 843 km lang und insgesamt 12.705 Tonnen schwer. Sie wurde nicht verankert.

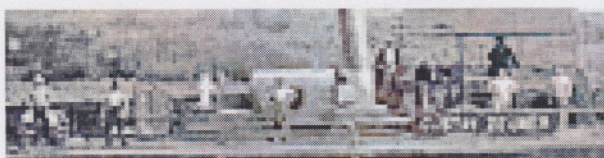
Die Schlepper konnten jetzt bis zu 12 Anhänger ziehen und damit Lasten von mehr als 3000 t auch elbaufwärts ziehen. Allerdings war die Kette teurer als gedacht, sie hielt maximal 15 Jahre, manchmal war sie auch schon eher marode. Sie musste vielfach mit aus England und Frankreich importierten Ersatzteilen geflickt werden, weil der deutsche Stahl nicht hochwertig genug war und den Belastungen nicht stand hielt.

Die Ketten führten mittig über das Schiff und lagen über Greiftrommeln oder zahnradähnlichen Konstruktionen, die von Dampfmaschinen angetrieben wurden. Die Zähne griffen in die Kette, so dass die Schiffe Glied für Glied mgezogen wurden und sich so

effizient gegen die starke Elbströmung elbaufwärts bewegen konnten.

Für die Schiffer war der Dienst auf den Ketten-Schleppern mit einem spartanischen und entbehrungsreichen Leben verbunden. Jeder musste sich selbst verpflegen. Die Arbeit der Mannschaften war strapaziös. Es wurde mit einem geringen Personalaufwand in der Regel 15 bis 16 Stunden pro Tag bei jedem Wetter gearbeitet und die Männer standen unter permanenter Unfallgefahr. Zwischen 1886 bis 1910 zählt die Statistik der Elbschifffahrt insgesamt 26374 meldepflichtige Unfälle auf den Kettenschiffen der Elbe, dabei verunglückten 1350 Personen tödlich - zumeist durch Ertrinken (in 884 Fällen).

Die Kettenschiffe standen von Anfang an in Konkurrenz zur Eisenbahn und später zu den autonomen Schleppern (Seitenrad-, Heckrad- und Schraubenpropellerantriebe) und dann natürlich zu den immer leistungsfähigeren Motorgüterschiffen mit Dieselantrieb. Die letzten zwei Kettenschiffe auf der Elbe wurden am 16.1. 1945 bei einem Luftangriff auf Magdeburg zerstört.



Ein Schiffs-Schicksal



„Gustav Zeuner“,

erbaut 1894 war bis 1931 in Betrieb – dann durch wechselnde Nutzungen (u.a. als Badeanstalt) relativ abgewirtschaftet. Inzwischen wurde der einzige erhaltene Elb-Kettenschleppdampfer (der zweiten Generation) in einem ABM-Projekt der Jahre 2006 bis 2010 durch die Fa. Gise mbH wieder rekonstruiert. Seitdem liegt der museale Kettenschlepper als technisches Denkmal im Magdeburger Wissenschaftshafen und ist eine Sehenswürdigkeit