

Eduard Stenger

Die „Meekuh“ – eine schwimmende Lokomotive mit beweglicher Schiene.

Aus dem Archiv des Lohrer Schulumseums

Wer weiß heute noch, dass die „Meekuh“ einst ein Kettenschleppdampfer auf dem Main war und überhaupt nichts mit dem schwimmenden Restaurant am Würzburger oberen Mainkai zu tun hatte? Auch die letzten lebenden Zeitzeugen, die sich noch an das Ertönen der Signalpfeife des Dampfschiffs, das Ähnlichkeit mit dem Muhen des Hornviehs besaß und daher dem Schlepper im Volksmund seinen Namen gab, erinnern können, werden immer weniger. So soll hier über 80 Jahre nach der Stilllegung dieses Verkehrsmittel zum Warentransport einmal ins Gedächtnis gerufen werden.

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

Also suchte man nach einer passenden und wirtschaftlich-effektiven Lösung für den Gütertransport auf dem Main, um die rasante ‚Talfahrt‘ der Mainschifffahrt zu stoppen. Der in Dublin geborene Erfinder

Madden wollte eine Art schwimmende Lokomotive bauen, die, auf einem Floß montiert, durch die Bewegung riesiger Rollen eine entsprechende Antriebskraft erzeugen sollte. Auch ein Herr Kessler aus Gemünden entwarf Pläne für Schiffe, die mit Rädern auf der Flussohle entlang rollen sollten.

Andere Vorschläge liefen darauf hinaus, die Leinreiterpfade (für die Pferde, die die Lastschiffe vom Ufer aus flussaufwärts zogen) als Schienenwege auszubauen und mit Lokomotiven von Land aus die Schiffe zu bewegen. Aber diese Konstrukteure und Tüftler scheiterten letztlich alle mit ihren Projekten, weil diese nicht durchführbar oder zu teuer waren.

Mehr Erfolg versprach man sich daher von der Einführung der Kettenschleppschifffahrt, die sich bereits auf Flüssen mit ähnlichen Problemen wie dem Main bewährt hatte. Diese Kettenschiffe bestanden aus Eisen und waren mit einem starken hölzernen Boden versehen. Mit ihrem pontonartigen Bau hatten sie einen sehr geringen Tiefgang. Dabei war das Funktionsprinzip der Schiffe sehr einfach: Inmitten der Fahrbahn wurde in der ganzen Länge des Flusses eine schwere 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 Ketten-schloss, 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 Kettenschleppschifffahrt auf dem Main“ die „Errichtung einer Dampfkettenschleppschifffahrt auf dem Main von Mainz bis Bamberg als ein für Handel,

Verkehr und Schifffahrt des Maingaus im höchsten Grade wichtiges Unternehmen mit allen Kräften zu fördern und freudig zu unterstützen“. Sieben Jahre später, 1886, konnte die Kettenschleppschifffahrt auf der Strecke Mainz–Aschaffenburg eröffnet werden. 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.



Abb. 1: Mit einer gestellten Szene wollte der Fotograf die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Main Ende des 19. Jahrhunderts aufzeigen: Die mainaufwärts dampfende „Meekuh“ mit mehreren (etwas klein geratenen) Lastkähnen im Schlepp macht die Leinreiter und ihre Pferde überflüssig. Für die letzten Leinreiter aus Lohr Hansjörg Franz, Michael Lang und Johann Keller bedeutete das den Verlust eines einträglichen Jobs, in der Geschichte der Mainschifffahrt das Ende eines mehr als 1000 Jahre alten Schleppsystems.

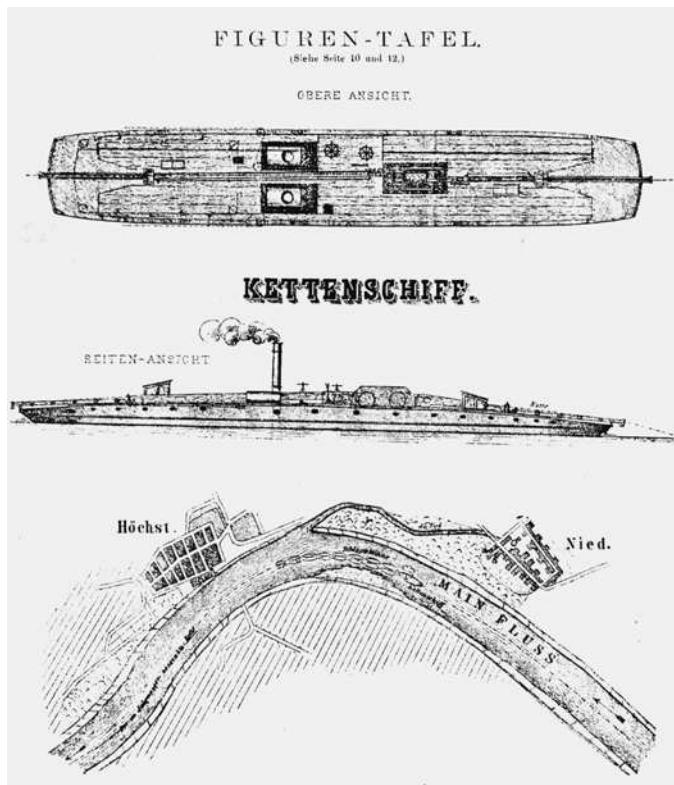


Abb. 2: Zeichnung des Ketten-schleppers in der „Denkschrift“ im Jahr 1879 über die „Einführung der Ketten-Schlepp-Schiffahrt auf dem Main.“ Dieser Typ mit zwei Kaminen wurde ab 1886 auf der Strecke Main–Aschaffenburg, und von 1895 bis 1898 bis nach Lohr a. Main eingesetzt.

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, Aschaffenburg, dann nach Miltenberg.¹

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.“²

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 Ketten-schleppzüge auch bei „dem geringsten bis jetzt beobachteten Wasserstande“ fahren konnten.

Nach Beendigung der Kettenlegearbeiten bis Lohr am Main erreichte der erste Ketten-schleppzug am 9. August 1895 Lohr, was dort Anlass für entsprechende Feierlichkeiten gab. 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 „Austieflungsarbeiten“ zwischen Lohr und Würzburg und der Verlegung der Kette wurde schließlich im Juli 1898 die Ketten-schleppschifffahrt bis Würzburg eröffnet. Unternehmer für diese Strecke war der bayerische Staat. Zum Einsatz kam ein etwas modifizierter Ketten-schlepptyp, von dem der bayerische 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 dann die Ketten-schleppfahrt bis Kitzingen aufgenommen werden und 1912 sogar 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 1.500 Tonnen bei einer Mindestwassertiefe von 2,50 m und einer Sohlenbreite von 36 m verlor die Ketten-schleppschifffahrt ihre Existenzberechtigung und wurde schließlich am 1. Juli 1937 in Bayern eingestellt.

Zu ihrer letzten Fahrt startete die „Meekuh“, wie sie im Volksmund genannt wur-

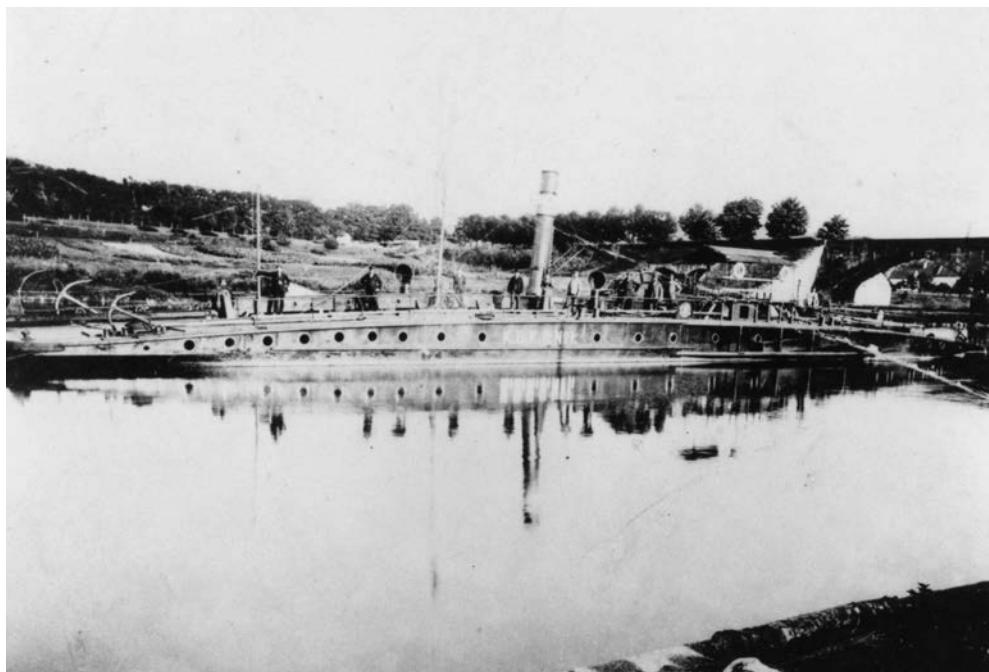


Abb. 3: Der erste kgl. bayer. Ketten-schlepper mit Besatzung (Kapitän Eustach Hilper, Steuermann Karl Reinthaler, Maschinist Fritz Heinzelmann, Matrose Franz Kirchgeßner, Heizer Nikolaus Spitzbarth und Josef Schneider (siehe Lohrer Anzeiger, Juni 1897) im Juni 1898 in Lohr neben der Mainbrücke.

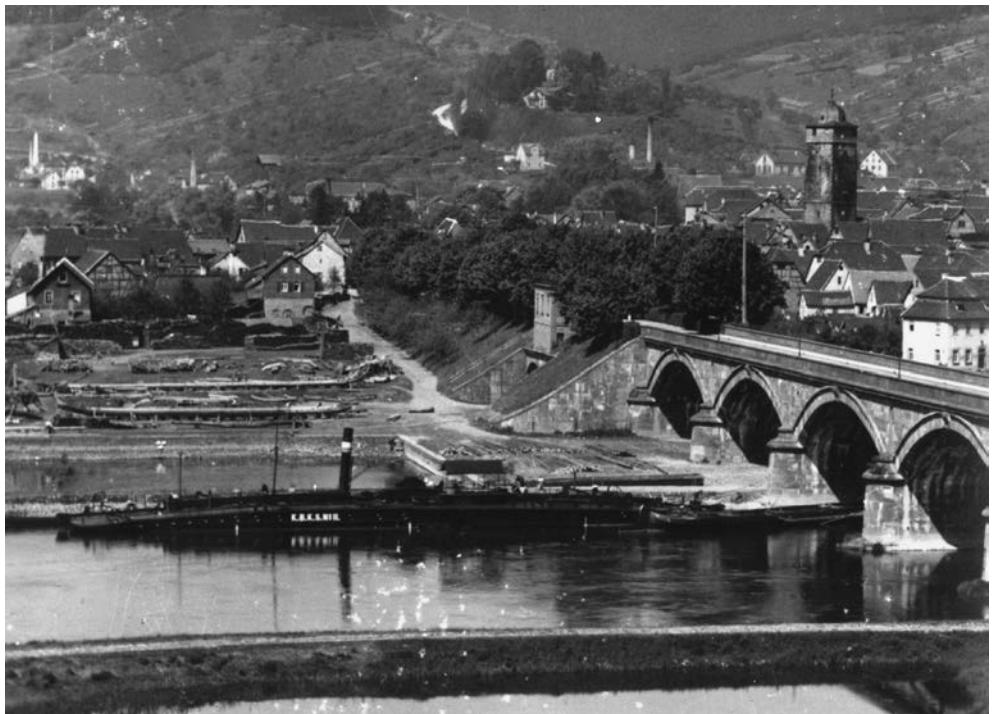


Abb. 4: Der kgl. bayer. Kettenschlepper Nr. II neben der Lohrer Mainbrücke.

de, im Mai 1938. Die Lohrer Zeitung schrieb dazu am 20. Mai 1938: „Es ist allerdings eine andere Aufgabe, als das Zuggeschleppen von Lastkähnen, und demzufolge sieht man die ‚Meekuh‘ auch nicht als Zugtier vor eine lange Kette von Lastkähnen gespannt, sondern in Begleitung nur eines Schleppkähnes. [...] Der Zweck, den der Schleppdampfer diesmal verfolgt, ist die auf der Strecke Aschaffenburg–Bamberg liegende Führungskette zu heben. Wenn nun heute das früher so bekannte Signal der ‚Meekuh‘ ertönt, sozusagen als letzter Gruß einer vergangenen Zeit, so wird sich wie immer die Kette aus dem Main erheben und auf das Schiff laufen, jedoch aber nicht wieder zurück in die Fluten versinken. Nach Aufrollen am Greifer wird die Kette in den nebenan fahrenden Schleppkahn geleitet, der

die Kette zum Verschrotten abtransportiert. Die acht Kettenschleppdampfer, die acht ‚Meekühe‘ also, die es gab, die abwechselnd ihre Arbeit leisteten, nun aber bis auf die jetzt tätige in dem Aschaffenburger Hafen ruhen, werden zum Teil anderen Zwecken dienlich gemacht.“

Nostalgisches Bedauern bestimmte auch den Nachruf, mit dem sich die Lohrer Zeitung am 21. Mai 1938 von der „Meekuh“ verabschiedete: „....Nun gehört auch die ‚Meekuh‘ der Geschichte an. Ihr Gebrüll wird nicht mehr das Tal erzittern lassen. [...] Was war das einmal für ein großer Tag – auch für unser Lohr, als das erste ‚Kettenboot‘ unten bei Pflochsbach auftauchte und durch unsere Brücke fuhr. Was gab’s da für große Augen! Ein Dampfer und ganz anders als die andern! [...] Die Hölle des Heizers, die

schmucken Kabinen, die Kommandobrücke des Kapitäns – was waren das doch für Wunderdinge für eine Lohrer Jugend, die noch nicht wie die Jugend von heute das Glück hatte, schon von der Schulbank aus halb Deutschland bereisen zu können, und deren Weltoberungsdrang sich droben am „Schanzkopf“ oder drüben am „Schwartenmagen“ erproben müste. Vor allem war es die – Kette, die uns mit Staunen erfüllte. Wie sie aus dem Wasser heraufrollte und über das Deck lief und sich verkroch und plötzlich wieder erschien und wieder verschwand im nassen Element, und dazu diese höllische Musik, dies Klirren und Rasseln – das eiserne Zeitalter hat damals von unseren jugendlichen Seelen Besitz ergriffen. [...] Das Werk der Kette ist getan. Wir sagten ihr gestern ade. Noch einmal klirrte sie durchs Tal. In letzter Fahrt. Ein Klang der Zeit. In den Bergen und Wäldern hat er sich verloren.“

Bilanzierend ist zur Mainschleppschriftfahrt mit der „Meekuh“ festzustellen, dass die ursprünglich einmal in Aussicht gestellten Gewinne nur sehr bedingt hatten erwirtschaftet werden können. In dem 1872 herausgegebenen „Prospekt für die Kettenschleppschriftfahrt auf dem Main“



Abb. 5: Halsbacher heben die Mainkette aus dem Wasser – ein beliebter „Wassersport“ an heißen Sonntagen. Im Hintergrund ist Neuendorf zu erkennen.

Foto: Juli 1934;
aus dem Besitz von Alfons Stenger, Halsbach.

war für die Schleppstrecke von Mainz bis Würzburg ein jährlicher Reingewinn von 137.676 fl in Aussicht gestellt worden, wobei die Anlagekosten und die laufenden Ausgaben pro Jahr für diese Strecke sich auf 161.700 fl³ beliefen. Für die gleiche Strecke sollte nach Berechnungen aus dem Jahr 1879 mit einem jährlichen Reingewinn von 214.000 fl zu rechnen sein, was rund 10 Prozent des Anlagekapitals bedeutet hätte.

Schon bald stellte sich heraus, dass sich die Hoffnungen in das neue Schleppverfahren nur sehr begrenzt erfüllten. Aufwendige „Correktionsarbeiten“ im Main, eine erhebliche Verteuerung der technischen Anlagen und viele andere zusätzliche Maßnahmen führten zu einer Kostenexplosion. Allein zur Errichtung der Kettenfahrt 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 12.920 Mark, und im Jahr 1903 waren es sogar 49.698 Mark. Erst im Jahr 1904 kam das Unternehmen aus den roten Zahlen und erwirtschaftete einen Gewinn von 35.148 Mark. Zu dieser Zeit waren bei der Schleppfahrt „insgesamt 20 Personen beschäftigt und zwar 4 Schiffsführer, 8 Maschinisten, 5 Steuermann, 4 Heizer und 5 Matrosen“.⁴

Trotz der Ausdehnung der Schleppfahrt bis Schweinfurt im Jahr 1911 und ein Jahr später bis Bamberg ergab sich für das Jahr 1912 bei 40.299 bergwärts und 40.038 talwärts gefahrenen Kilometern der Schlepper nur noch ein Gewinn von 23.251 Mark. Das Abgleiten in eine neue negative Bilanz zeichnete sich ab.

Wichtiger für die zukünftige Entwicklung der Schifffahrt auf dem Main war die

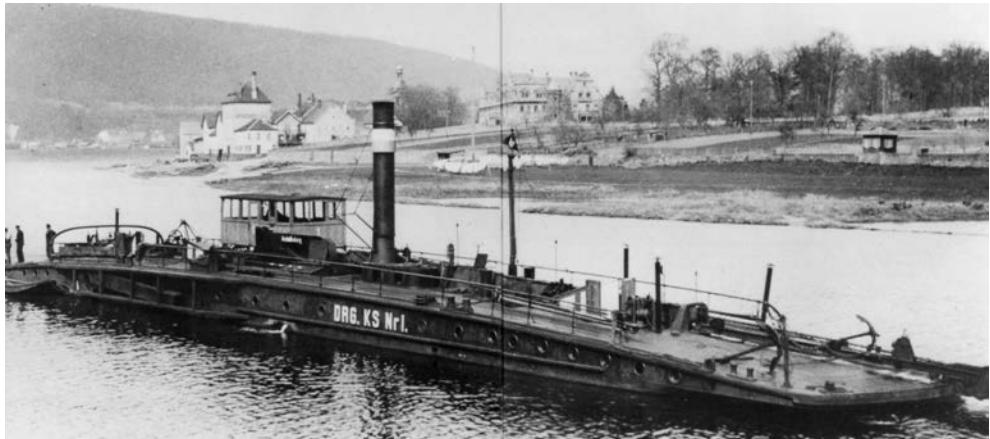


Abb. 6: Das Kettenenschiff Nr. I der Deutschen Reichsgesellschaft („DRG. KS No I.“) vor Kreuzwertheim. Die Ketteneschlepper fuhren in den letzten Jahren im Auftrag der Deutschen Reichsgesellschaft; entsprechend wurde die Kennzeichnung der Schlepper geändert.

Kanalisierung des Flusses. Damit war bereits 1883 auf der Strecke Mainz – Frankfurt begonnen worden. Auf diese Weise wurden die Voraussetzungen für den heutigen Schiffsverkehr geschaffen, zumal man schon damals die Bedeutung einer überregionalen Schiffsverbindung durch einen leistungsfähigen Rhein-Main-Donau Kanal erkannte.

Aber es bleibt das Verdienst der Ketteneschleppschifffahrt, bei allen Mängeln einer regional begrenzten Beförderungseinrichtung, das, zumindest zeitweise, Ende der Schifffahrt auf dem Main verhindert zu haben. Die „Meekuh“ hatte den Schiffen den Weg in ein neues von der Tech-

nik geprägtes Zeitalter aufgezeigt und neue Entwicklungen eröffnet.

Anmerkungen:

- 1 Handschriftliche Aufzeichnungen des Sendelbacher Schifters Heinrich Ebert.
- 2 Lohrer Anzeiger v. 24.04.1886.
- 3 1 fl (Gulden) entsprach 1,80 Mk.
- 4 Lohrer Anzeiger v. Okt. 1905.

Eduard Stenger ist Rektor i.R., Gründer und Leiter des Lohrer Schulmuseums. Seine Anschrift lautet: Zum Sommerhof 20, 97816 Lohr a. Main, E-Mail: eduard.stenger@gmx.net.