

Reststück bis vor 50 Jahren:

An der Kette ging's elbaufwärts

Hamburg/Dresden. Kohle und Getreide: Das waren die wichtigsten Güter auf der Elbe im vorigen Jahrhundert. Damals passierten sie den Strom auf Kettendampfern. Die Kettenschiffahrt war ein Kuriosum der Verkehrsgeschichte. Der letzte Abschnitt dieser Kette, die sich einst von Hamburg bis nach Aussig spannte, wurde vor 50 Jahren aufgegeben. Weil die völlig überalterten Schiffe sogleich abgewrackt wurden, ist der Nachwelt kein einziges dieser dampfenden Walrosse erhalten geblieben.

Schon 1816 fuhren auf Spree und Havel in Berlin die ersten Seitenraddampfer, und einige Jahre später waren sie auch auf der Elbe zu finden. Doch diese Raddampfer, die fahrplanmäßig zwischen den größeren Städten am Strom verkehrten, hatten nur eine sehr kleine Maschinenleistung. Zum Schleppen mehrerer beladener Kähne waren sie völlig ungeeignet.

Deshalb hatte sich bis weit nach der Mitte des vorigen Jahrhunderts auf der Elbe der Segel- und Treidelbetrieb für Frachtkähne erhalten. Doch der Wettbewerb mit der Eisenbahn zwang die Schifffahrt zur Steigerung ihrer Wirtschaftlichkeit. Direktor Graff von der Vereinigten Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Companie hatte eine Idee: Er hatte die Kettenschiffahrt auf der oberen Seine von Paris nach Montereau und auf der unteren Seine von Paris nach Conflans kennengelernt. Was in Frankreich möglich war, sollte auch hierzulande praktiziert werden.

Die Strecke zwischen Magdeburg-Neustadt und Buckau mit besonders starker Strömung mußte zum Versuch erhalten. Am 15. August 1866 wurde der erste Kettendampfer in Betrieb gesetzt. Das System bestand den Test, die Kette wurde weiter ausgebaut, führte im Jahr 1874 von Magdeburg bis nach Hamburg. Zehn Dampfer verkehrten an diesem Strang und sicherten eine günstige Frachtverbindung zwischen dem Seehafen Hamburg und dem Binnenhafen Magdeburg.

Die Technik war einfach. An der starken Kette, geschmiedet in England oder Frankreich, zogen sich die Dampfer mit einer dampfgetriebenen Trommel vorwärts. Die Kette gelangte vorn über einen beweglichen Ausleger auf das Schiff. Über eine Kettenbahn mit diversen Leitrollen lief sie zu den beiden Windentrommeln mit etwa einem Meter Durchmesser. Mit Leittrommeln wurde die Kette über das Deck bis zum Heck geführt, wo sie per Ausleger wieder ins Wasser verschwand. Die Kraft kam aus dem Unterdeck. Dort arbeitete je Windentrommel eine Dampfmaschine mit 100 bis 180 PS. Gefeuert wurde mit einem Gemisch aus Braun- und Steinkohle.

Manövriert wurde mit Rudern an beiden Schiffsenden, die unabhängig voneinander von der Mitte des Schiffes aus bedient wurden. Zur freien Talfahrt gab's an einigen dieser Dampfer zusätzliche Schraubenantriebe. Bei schwierigen Kurvenfahrten wurden die Zusatzantriebe als Manövrierhilfen genutzt.

Wer stromaufwärts fuhr, hatte Vorfahrt. Kam ein Schiff entgegen, mußte es aus der Kette gehen. Dazu wurde ein Kettenglied zerschlagen. Die Kette wurde von den Windentrommeln genommen und in der Bordschmiede neben den Trommeln wieder komplettiert. Mit den Zusatzantrieben oder unter Ausnutzung der Strömung mit den Rudern gab der stromab fahrende Dampfer die Kettenstrecke frei. Hatte das stromauf fahrende Schiff passiert, wurde die Kette mit einer Spezialvorrichtung aus dem Strom gefischt und wieder über die Windentrommeln gelegt.

Insgesamt erforderte der Begegnungsverkehr also umständliche Manöver, und nicht zuletzt das war der Grund, warum sich die Schifffahrtsgesellschaften schnell wieder von dieser Technologie verabschiedeten – auch wenn die Schleppleistung eines Kettendampfers mit 1300 bis 1800 Tonnen bei fünf bis sechs Stundenkilometern recht beachtlich war. Ein weiteres Problem war die Versandung der Kette. Das passierte besonders intensiv und regelmäßig zwischen Hitzacker und Hamburg. Deshalb wurde auch dort die Kette zuerst wieder entfernt, nämlich Ende des vorigen Jahrhunderts. Auf den übrigen Strecken blieb die Kette zunächst weiter in Betrieb. In Magdeburg verabschiedete man sich erst 1945 von der Kettenschifffahrt. Dort assistierten die Kettendampfer zuletzt den schweren bergwärts fahrenden Seitenrad-Schleppdampfern beim Passieren der Stromenge am Domfelsen.

Bis heute wird bei Baggararbeiten im Strom bisweilen ein Kettenglied oder gar ein Teil der Kette zutage befördert. Die Strombauer wissen um die große Geschichte dieser Funde und beneiden die Binnenschiffer von damals nicht, die nicht nur sicher navigieren, sondern auch gut schmieden mußten.