

Eiserne Schiffe

In Deutschland begann der Eisenschiffbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, nachdem in England erste eiserne Dampfschiffe in Betrieb gekommen waren. Auch in Deutschland verwendete man Eisen zunächst nur für Dampfschiffe, was eigentlich verwunderlich ist, denn das Kasko eines Kahn es ist doch einfacher in der Konstruktion und konnte zu größeren Schiffen führen. Der erste eiserne Lastkahn für den Rhein wurde 1841 erbaut. Er hatte eine Tragfähigkeit von 250 Tonnen.

Immer wieder einmal wurde die stolze Behauptung unter den Mainschiffen verbreitet, dass eines der Klingenberger Schiffe, der „FORTSCHRITT“ von Heinrich Ebert, das erste eiserne Schiff auf dem Main war. Dieses Schiff war 1888 bei Christof Ruthof in Mainz-Kastell gebaut worden, war 44,00 m lang, 6,88 m breit und hatte einen Tiefgang von 1,50 m. Die Tragfähigkeit ist mit 5726 Ztr. (286 t) angegeben. Das Schiff war mit Seitenschwertern, sowie mit 2 Lademasten und Sprietten ausgerüstet.

Zu diesem Schiff hat Otto Berninger vom Wörther Schifferverein dankenswerterweise viel recherchiert und überliefert. Im Laufe seiner langen Lebenszeit hat das Schiff viele Umbauten erfahren. 1904 wurden die Seitenschwerter und 1911 und 1916 die Lademasten entfernt. Sie waren für den Schifffahrtsbetrieb nicht mehr erforderlich. Eine moderne Ruderanlage ersetzt 1908 das alte Helmstockruder. Weitere Umbauten und Modernisierungen folgten.

Das Prädikat, das erste eiserne Mainschiff gewesen zu sein, führte jedoch der Schleppkahn „FORTSCHRITT“ zu Unrecht. Es gab ein Schiff des Aschaffener Schiffer Jacob Orschler mit Namen „ELISA“, das am 6. 5. 1887 – also 1 Jahr früher - in einer Aschaffener Zeitung als das erste bayerische Mainschiff bezeichnet wird. Auf seiner ersten Fahrt transportierte dieser Schleppkahn 250 t Kohlen vom Ruhrgebiet nach Frankfurt-Oberrad, wo es am 9. 10. 1887 eintraf.

Am Untermain, vornehmlich in Frankfurt, sind in dieser Zeit schon eine Reihe eiserner Schiffe registriert, die bereits 1846 erbaut wurden. Mit dem Beginn der Mainkanalisierung von der Mündung bis Frankfurt von 1883 bis 1886 war die Möglichkeit zum Einsatz größerer Schiffe, bis etwa 800 Tonnen gegeben. Diese Schiffe waren natürlich eiserne Schiffe. Ihre Zahl wuchs schnell an. Auch Gustav Ebert aus Klingenberg hatte ein eisernes Schiff in Betrieb, die „Geschwisterliebe“.

Name	Eigner	Schiffstyp	Baujahr	Maße	Größe
FORTSCHRITT	Heinrich Ebert Klb.	Schleppkahn	1888	44 x 6,88 x 1,50	286 to
GESCHWISTERLIEBE	Gustav Ebert Klb.	Schleppkahn	1893	* x * x 2,62	377 to

Zum „FORTSCHRITT“ ist noch aus eigenem Erleben zu berichten:

Das Schiff war noch in den 50-iger Jahren in Fahrt. Heinrich Ebert (der Sohn des Erbauers Heinrich Ebert) hatte seinen Wohnsitz nach Lohr verlegt. Sein Sohn Seppel war zusammen mit Bernd Baumgärtner, Klaus Arnold und mir in der Schifferschule in Würzburg, wo wir 1959 den Bootsmannsbrief gemacht haben. Der Seppel war ein Musterschüler, musste jeden Tag unter Aufsicht des Vaters für die Prüfung büffeln. Später war er Star-Kapitän auf einem Raab-Karcher-Schubboot. Wenn man beim „FORTSCHRITT“ auf Seit fahren wollte, musste man außer den Händen für den Draht auch noch mit zwei weiteren Händen und am besten auch noch mit den Zähnen ein Reibholz halten. Der Lohrer Heinrich mit seinem schönen Bart kam sofort aus seiner hölzernen Decksküche heraus, stand immer dabei und hat genau darauf geachtet, dass seinem Schiff auch ja kein Leid zugefügt wurde. So hatte er auch viele Probleme, wenn sein Schiff an der Ruhr mit den großen Greifern beladen wurde. Zur Gelassenheit geholfen hat ihm wohl, dass er morgens erst mal einen Schnaps getrunken hat.