

DER ERSTE IM PREUSSISCHEN STAAT ERBAUTE DAMPFBAGGER

Gerhard Salemke, Gütersloh

1. Teil

Seit dem Jahre 1680 bemühte sich die Stadt Elbing, für die Zufahrt und ihren Hafen eine Wassertiefe von 8 Schuh = 2,50 m zu behalten damit 200 Last-Schiffe einfahren konnten. Die gewünschte Wassertiefe konnte nur durch Baggerarbeiten aufrecht erhalten werden, weil ein Mündungsarm der Weichsel Sand in die Fahrinne des Frischen Haffes und vor die Elbingflußmündung spülte. (Erst die Kanalisierung der Seitenarme und künstliche Verlegung der Weichselmündung machten nach 1895 die Versandungsgefahr endgültig.)

Ein Beispiel berichtet von einem Schaufelbagger, den Baumeister Tierau aus Danzig 1754 für die Stadt Elbing auf Stapel legte. Das Schaufelwerk hierzu wurde durch 4 Pferde angetrieben und war für eine Tiefe von 2,35 m vorgesehen. Es arbeitete auf dem Haff eine 23 m breite Rinne mit Erfolg, sogar bei schlechtem Wetter.

Für die Unterhaltung und Ausbaggerung des Fahrwassers wurden Abgaben am Hafenhause, unweit der Mündung ins Frische Haff entrichtet. Zur Nacht wurde der Fluß durch eine quer über denselben gespannte Kette in 1/2 m über dem Wasserspiegel abgesperrt. Für kleine, abgabenfreie Boote blieb am östlichen Ufer eine zwei Meter breite Durchfahrt frei. Das Hafenhause wurde von den Schiffen „Der Baum“ genannt. Hier sollte verhindert werden, daß Schiffe heimlich davonsegelten, ohne Hafengelder zu entrichten. Diese Absperrvorrichtung war in Elbing noch 1933 vorhanden, jedoch seit 1911 nicht mehr in Gebrauch.

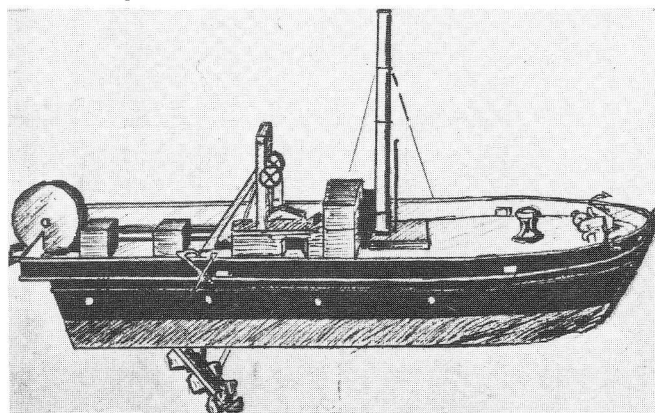
Mit der Zunahme der Größe und des Tiefganges der Segelschiffe konnte die alte Art der Baggerung mit Hand- und Pferdebaggern nicht Schritt halten. Gleichzeitig ahnte man, daß die Dampfschiffe den Verkehr auf dem Elbingfluß beeinflussen würden. 1842 fuhren dann auf diesem Fluß schon drei Raddampfer, die SCHWALBE, FALKE und DELFIN. Daher entschloß sich die Elbinger Kaufmannschaft 1841, einen Dampfbagger herstellen zu lassen. Der Elbinger Schiffszimmermeister Mitzlaff erhielt den Auftrag zum Bau eines robusten hölzernen Schiffskörpers. Die vor 4 Jahren gegründete Maschinenbauanstalt Schichau hatte die dazugehörige Baggermaschine, den Kessel und das Eimer- und Windengeschirr zu liefern.

Am 7. Juli 1841 wurde der Vertrag für den Dampfbagger zwischen der Firma Schichau und Vertretern der Kaufmannschaft: Rogge, Grunau und Alsen geschlossen. Dafür lag der Vorentwurf des Wasserbauinspektors Steenke (*Erbauer des Elbing-Oberlandkanals mit den Geneigten Ebenen*) zu Grunde. Die Maschine sollte 16 PS leisten, einen Zylinder von 51 cm Durchmesser haben, den Hub von 76 cm und 30 UpM machen. Dabei sollten nicht mehr als 150 Ztr. Kohlen am Tag verbraucht werden. Die Eimer sollten einen gewölbten Boden haben und eine Ausrückkupplung vorhanden sein. Der Preis war mit 9343 Taler festgesetzt. Davon 5300 Taler für die Dampfmaschine.

Am 3. Sept. 1841 war der Vertragsabschluß mit Michael Mitzlaff für den aus Eichenholz zu erbauenden Schiffskörper zum Preis von 5219 Taler. Der alte

Pferdebagger wurde zur Mitfinanzierung für 172 Taler verkauft. – Aus dem Jubiläumsbuch der Schichauwerke werden folgende Abschnitte zitiert:

Von Schichaus eigener Hand ist uns eine Beschreibung dieses ersten in Deutschland erbauten Dampfbaggers erhalten: „Das Baggerschiff ist von Eichenholz gebaut, circa 70' lang, 22' breit, unter Deck 7 Fuß hoch; vorne hat es die Form eines Seeschiffes, am hinteren Ende ist es stumpf und ziemlich so breit als in der Mitte. Das Schiff ist bis auf 1/3 der ganzen Länge vom hinteren Ende aus gemessen mit einem Schlitz von 4' Breite versehen, in welchem sich der Baggerschlitten mit den Eimern befindet. Letztere entleeren sich am hinteren Ende des Schiffes und kommt der Moderprahm quer vor das Baggerschiff zu liegen. Die Maschine auf dem Bagger hat 16 PS und ist eine fest stehende Watt'sche Maschine. Sämtliche Räder und Wellen zum Betrieb der Eimer sind von Gußeisen. Die Kupplung dieser langen Welle über Deck ist durch eine Friktionskupplung bewirkt. Dieselbe gibt nach, wenn die Eimer einen harten nicht zu überwindenden Gegenstand treffen und verhindert hierdurch ein Zerbrechen der Räder oder Wellen oder sonstigen Schaden an den Eimern. Von der Maschine wird noch eine Winde bewegt, die das Schiff während des Baggers seitwärts zieht und zwar soviel, wie die Eimer fassen können. Die Anordnung der Eimerkette in der Mitte des Schiffes hat den Vorteil vor anderen Baggern, die auf der Seite baggern, daß die Schifffahrt dadurch weniger beeinträchtigt wird.



Vereinfachtes Modell aus dem 19. Jahrhundert

Das Baggerschiff hatte keinen eigenen Antrieb; es mußte an den Ort seiner Tätigkeit geschleppt werden. Als der Bagger am 8. Dezember 1841 vom Stapel lief, erkannte man in Elbing die Bedeutung dieses Ereignisses. Am 18.12.1841 konnten die Elbinger folgendes in ihrer Zeitung lesen:

„Am Mittwoch, den 8. d. ging, wie in No. 98 d. B. angezeigt wurde, das Schiffsgefäß zu dem Elbinger Dampfbagger glücklich vom Stapel. Es ist dies ein für unsern Ort sehr wichtiges Ereignis, denn man darf erwarten, daß mittelst dieses Dampfbaggers das Elbinger Fahrwasser, welches durch Versandung ungemein gelitten hat und gegenwärtig für alle größeren Schiffe, selbst wenn diese leer gehen, den größten Theil des Jahres hindurch gar nicht zu passieren ist, allmählich wieder vertieft und in einen fahrbaren Zustand gesetzt werden wird. Nur muß man nicht glauben, daß dies in einem oder ein Paar Jahren auszuführen möglich sei. Es werden mehrere, wohl sechs, acht Jahre vergehen, ehe eine wesentliche Vertiefung sich wird bewerkstelligen lassen denn die Versandung ist bereits zu weit vorgeschritten, und man kann wohl sagen: es war hohe