

sog. „Ketscher“, die Versandungen im Fahrwasser abgrub. In Abb. 17 sind einige der damals gebräuchlichen Ketscher abgebildet. Dies Verfahren entsprach genau dem heute noch bei der Fletenbaggerei angewendeten. Allerdings wurde die staatliche Baggerei damals von Unternehmern, den Ballastschiffen, wesentlich unterstützt, indem diese sich verpflichteten, gegen eine bestimmte staatliche Zugabe den für die zahlreichen Segelschiffe nötigen Ballastfand an den feichten Stellen des Fahrwassers abzugraben.

Mit den „Ketschern“ konnte etwa bis zu einer Tiefe von 5 Fuß unter Wasser gebaggert werden. Die Flutgröße betrug damals durchschnittlich 7 Fuß, und da zum Baggern nur die Zeit der zweiten Hälfte der Ebbe zur Verfügung stand, konnte in der beschriebenen Weise nur notdürftig eine Tiefe von 10 Fuß bei Hochwasser unterhalten werden.

Diese Tiefe reichte im Hafen an den Liegeplätzen der großen Segelschiffe nicht aus. Um daher an solchen Stellen eine etwas größere Tiefe zu schaffen, bediente man sich der sog. „Drehewer“, von denen damals zwei in Tätigkeit waren. In den Abb. 18 und 19 ist ein solches Gerät, das seinen Namen wahrscheinlich der an Bord befindlichen Winde verdankt, wiedergegeben. Diese Drehewer stellen die ersten mit mechanischen Vorrichtungen versehenen Baggergeräte dar. Sie haben sich fast in ihrer ursprünglichen Form bis auf den heutigen Tag erhalten. Allerdings standen sie schon damals wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit in keinem guten Ruf, und dieser Umstand mag viel dazu beigetragen haben, daß in Hamburg den maschinellen Baggern lange Zeit wenig Vertrauen entgegengebracht wurde.

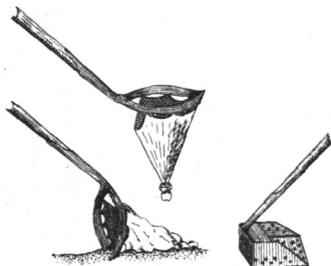


Abb. 17. Ketscher.

Inzwischen hatte unter dem Einfluß der den unruhigen Kriegsjahren im Anfang des vorigen Jahrhunderts folgenden Friedenszeit sowie unter der günstigen Wirkung einer weitfichtigeren Handels- und Verkehrspolitik ein Aufschwung der allgemeinen Wirtschaftslage in ganz Deutschland eingesetzt, an dem Hamburg durch seinen Seehandel in hervorragendem Maße teilnahm.

Dies war vor allem an der raschen Zunahme der über Hamburg beförderten Warenmengen zu erkennen. Es ist daher nicht zu verwundern, daß sich unter diesen Umständen die bestehenden Mängel des Fahrwassers mehr und mehr in der nachteiligsten Weise bemerkbar machten. Hierzu kam noch ein anderer wichtiger Umstand. Bei dem ausschließlichen Gebrauch der Segelschiffe war der ungünstige Zustand des Elbfahrwassers früher niemals als ein ausgesprochener Mißstand erschienen, da diese Schiffe in der Regel die Flut abwarten konnten und der hier-

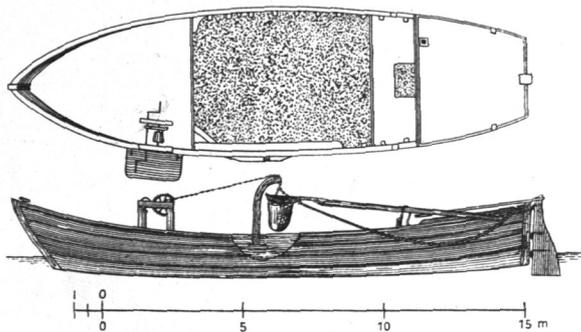


Abb. 18 und 19. Drehewer.

durch verursachte Zeitverlust gegenüber dem oft langen Aufenthalt im Hafen und den durch ungünstige Windverhältnisse verzögerten Reisen nicht sehr hoch veranschlagt wurde. Das änderte sich mit der Einführung der Dampfschiffe, durch die die Ansprüche an das Fahrwasser derart gesteigert wurden, daß die früher vom Kaufmann nur als Unbequemlichkeit empfundenen Mängel zu einem unerträglichen Mißstand anwuchsen, der zur kräftigen Inangriffnahme einer weitfichtigen, nach technischen Grundsätzen geleiteten Verbesserung des Fahrwassers drängte. Der Stand der Forschungen auf dem Gebiete des Wasserbaues hätte schon in jener Zeit dem Wasserbauingenieur die Mittel an die Hand gegeben, hier ganze Arbeit zu machen und etwas für die Zukunft Brauchbares zu schaffen, denn schon damals kannte man sehr wohl die Ursachen der Verflachung des Strombettes und die Umstände, die zur Bildung der Sandbänke führten.