

vergeben. Im großen und ganzen hatten diese beiden Bagger, von denen der zuerst gebaute, als der kleinere, den Namen „Bagger II“ und der zweite, größere, den Namen „Bagger I“ erhielt, schon die Form der heutigen Eimerbagger. Die geschichtlich bemerkenswerte Maschine des Baggers II, die etwa 8 Pferdestärken entwickelte und mit einer Dampfspannung von etwa  $\frac{1}{2}$  Atm. Überdruck arbeitete, ist zusammen mit der Kesselanlage in den Abb. 20 und 21 dargestellt. Die mit den ersten Dampfbaggern gemachten Erfahrungen entsprachen nicht den gehegten Erwartungen. Zunächst war daran die etwas unvollkommene Ausbildung der Bagger selbst schuld, dann aber verfügte die Behörde auch nicht über technisch ausgebildete Kräfte, die befähigt gewesen wären, die sich herausstellenden Mängel zu beheben und die Leistungsfähigkeit der Bagger voll auszunutzen. Es dauerte geraume Zeit, bis der Maschinenbetrieb das Fremd-artige verlor und bis man auf Grund eigener Erfahrungen und Ansichten an der Weiterentwicklung des Dampfbaggers mitzuarbeiten sich berufen fühlte. Anregung hierzu war in reichlichem Maße vorhanden, denn gerade im Baggereiwesen spielen die örtlichen Verhältnisse bei der Wahl und Ausbildung der technischen Hilfsmittel eine entscheidende Rolle.

Nachdem aber einmal das Mißtrauen gegen den maschinellen Betrieb überwunden und unter dem Einfluß des um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einsetzenden beispiellosen Aufschwungs der Technik das Verständnis für das Maschinenwesen überhaupt mehr und mehr geweckt worden war, hat sich auch das Hamburger Baggereiwesen selbständig zu entwickeln begonnen. Bereits im Jahre 1845 wurde ein dritter, im Jahre 1859 ein vierter Dampfbagger erbaut. Die andauernd günstige Entwicklung der Dampfschiffahrt, die eine immer weitergehende Vertiefung des

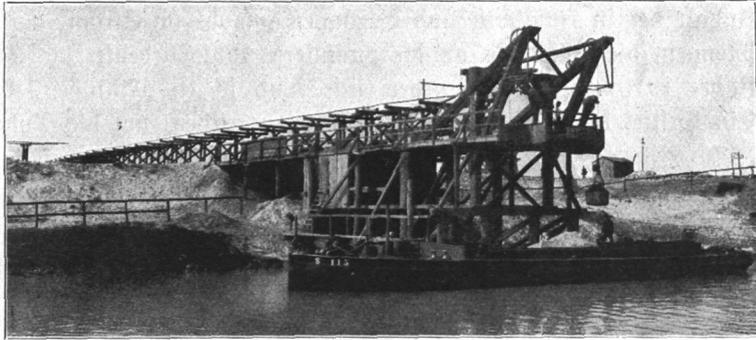


Abb. 22. Hängebahn.

Fahrwassers fordert, bedingte bis in die neueste Zeit eine stetige Vergrößerung nicht nur der Zahl der Bagger, sondern auch ihrer Abmessungen und ihrer Leistungsfähigkeit.

Aber auch in anderer Beziehung drängten die Umstände zum Vorwärtsschreiten, und zwar hinsichtlich der zur Wegschaffung und Unterbringung der gebaggerten Bodenmengen erforderlichen Lösch- und Beförderungseinrichtungen. Das ursprüngliche sehr kostspielige Verfahren, das Baggergut durch Handkarren aus den Schuten an Land zu fahren, mußte mit der Indienstellung der ersten großen Bagger Nr. II und IX im Jahre 1883 verlassen oder doch sehr eingeschränkt werden. Statt dessen wurden die halbmechanischen Kranbrücken und Hängebahnen eingeführt. In Abb. 22 ist eine derartige Anlage wiedergegeben. Auch die Hängebahnen, die sich im übrigen gut bewährt haben und für gewisse Arbeiten noch heute Anwendung finden, wären nicht imstande gewesen, die in dem letzten Jahrzehnt gebaggerten außerordentlich großen Bodenmengen zu bewältigen. Der neuesten Zeit war es vorbehalten, die für diese Aufgabe geeigneten technischen Hilfsmittel zu schaffen. Als solche kamen im Jahre 1900 die „Schutensauger“ und im Jahre 1908 die ausschließlich für Deichschüttungen gebauten „Schutenentleerer“ zur Verwendung. Die Einführung der Schutensauger bildet einen bedeutenden Wendepunkt in der Entwicklung des Baggereiwesens. Diese Sauger haben überhaupt erst die Erfüllung der der Baggerei heute gestellten Aufgaben ermöglicht. Ein einigermaßen zutreffendes Gesamtbild der Entwicklung des Baggereiwesens in den letzten Jahrzehnten, das naturgemäß im großen und ganzen auch den Aufschwung des hamburgischen Seehandels widerspiegelt,