

Der Eimerbagger

von Manfred Schütt (Text und Fotos)

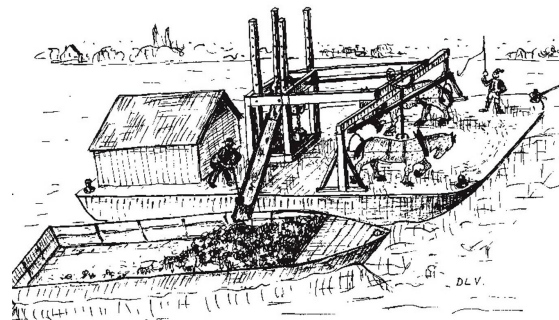
Es war – nein, nicht einmal – sondern im Frühjahr 2008. Fürchterliche Geräusche waren von der Elbe her zu hören. Nicht das übliche Dieselgetucker oder die Antworten der Schiffe auf die Begrüßung durch Willkommhöft. Es quietschte, knarrte, Metall rieb auf Metall, knarzte und schrammte.

Der Urheber dieser unangenehmen Geräuschkulisse war schnell ausgemacht, weil nicht zu übersehen. Ein Bagger hatte begonnen, das angekündigte Loch in den Elbgrund zu buddeln, oder besser zu saugen, die sog. „Schlickfalle“. War ja lange diskutiert worden und stand in jeder Zeitung. Großartig ´was zu sehen gab es nicht. Schuten kamen und fuhren ab, irgendwie langweilig.

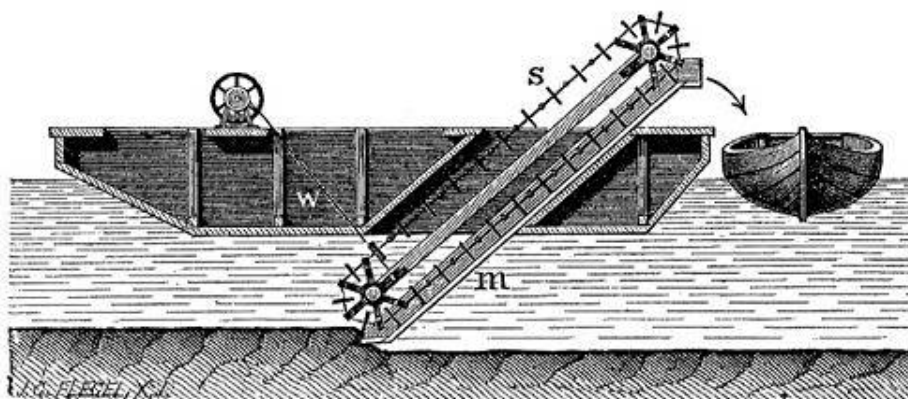
Langweilig? Da war doch auch ein Modell von Wiking. Auch nicht so aufregend, nicht selten, nicht bunt, nicht groß, nicht berühmt. Wieso dann eigentlich ? Warum hat Peltzer so etwas gebaut? Unterm Strich blieb: keine Ahnung. Und dann wurde es doch noch ganz interessant.

Die Geschichte der „Wasserbagger“ geht bis in die Anfangszeit der Schifffahrt zurück. Kein Anlegeplatz, kein Pier, Fluss- oder Seehafen investierte nicht, für damalige Zeiten, immense Summen in die Entwicklung und den Bau von Geräten, die nur dem Zweck dienten, den „richtigen“ Schiffen auf Dauer freien Zugang zu den Anlegeplätzen zu ermöglichen. Denn – ein Schiff ist der Eimerbagger eigentlich nicht.

Dies soll ja kein Buch über die „Geschichte der Nassbaggerei“ werden. Deshalb nur kurz einige Bilder über die grobe Entwicklung der Sache. Anfangs menschliche Muskelkraft, ersetzt durch Tiere, die revolutionäre Erfindung der Dampfmaschine. Damit nähern wir uns dem Wiking-Zeitalter.



Eimerkettenbagger mit angedocktem Transportschiff auf der Broye, 1835–1836.
Antrieb mit Pferdegöpel.



Im Verlauf meiner Neugierde bin ich dann auf die „Hamburger Dampfbagger“ gestoßen, auf die ich mich hier, stellvertretend für alle anderen, beziehe. Um die Dimensionen des Gerätes, auch in Bezug zu seinem Umfeld, zu verdeutlichen, einige Details.

Bis 1867 wurden in der Elbe jährlich ca. 60- bis 70.000 m³ Aushub gefördert, danach ansteigend zwischen 400.000 und 1 Million m³. Um diese Mengen zu bewegen waren 10 Dampfbagger, 140 Baggerschuten und 8 eigene Schleppdampfer im Einsatz, bei Bedarf wurden weitere angemietet.

Zwei identische Bagger, 1883 gebaut, konnten 10,5 Meter unter Wasser arbeiten, Tiefgang bei voller Belastung 1,90 Meter. Schiffskörper und Aufbauten aus Eisen, das Deck aus Pitchpineholz. Der Kran diente dem Zusammensetzen der Eimerkette, bei 3,70 Meter Ausladung trug er 5 Tonnen.

Wie fährt er denn nun?

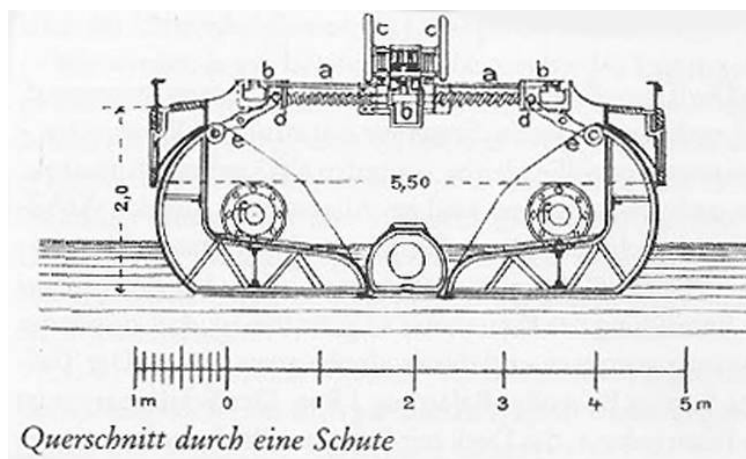
Gar nicht. Jedenfalls nicht im eigentlichen Sinne. Er „hangelt“ sich an vorher ausgelegten und fixierten Ketten vor und zurück. An den Ketten waren Anker befestigt: 2 Ebbeanker je 1 Tonne, 2 Flutanker je 700 kg, 4 Seitenanker je 450 kg. Kettenstärke 2,4 cm, kurzgliedrig. 40 Tonnen Steinkohle wurden für den Betrieb der Anlage gebunkert. Die Ankerwinden haben für die schwersten Anker zwei Übersetzungen. Die eine bewegt ihn 2 Meter/Min. während des Baggerns vorwärts, die andere 8 Meter/Min. rückwärts, um ihn zu verholen. Die hintere Winde zieht ihn 2,75 Meter/Min. bei Bedarf zurück. Die gleiche Übersetzung haben die Seitenwinden.

Jeder Baggereimer fasst 0,4m³ bei 1,11 Tonnen Leergewicht. Die Schüttelrinnen lassen sich nach beiden Seiten benutzen, Neigungswinkel 32°. Damit schafft der Bagger an einem Arbeitstag, damals noch 10 Stunden, bei 60 Umdrehungen mit je 12 Eimern 3.000 m³. Bedient wurde alles von 11 Leuten Besatzung. Kostenpunkt des Gerätes 390.000 Mark.

Schwierig umzurechnen. Das statistische Bundesamt sagt 1:6, auf diesen Zeitraum abgestellt. Die reine Kaufkraft eines Otto-Normal-Verbrauchers, nur bezogen auf Lebensmittel, ergibt 1:15. Wie auch immer sind das ziemliche Summen für diese Zeit.

Wichtig, aber kaum beachtet, sind die Schuten. Jeder kennt sie, dem Namen nach. Selbst in diese so einfach und simpel erscheinenden Schiffe wurde viel Geist und Geld investiert. Von den oben erwähnten 140 Schuten waren 40 mit einer beweglichen Bodenklappe ausgerüstet. Länge über Steven 25 Meter, Breite über Spanten 5,40 Meter, Tiefgang leer 0,55 Meter, beladen 1,55 Meter. Größte Tauchtiefe der Klappen 2,10 Meter.

Die spezielle Konstruktion der Klappen durch Ausnutzung von Druck der Ladung bzw. Auftrieb nach Entleerung erlaubte es, die Ladungslöschung bei voller Fahrt der Schlepper vorzunehmen. Time is money! Auch 1880.



Wie unschwer zu erkennen ist, war hier viel Material im Einsatz, Eisen, Holz und Stahl rieb aufeinander. Als logische Folge ergibt sich, dass eine gute Infrastruktur erforderlich war. Die notwendigen Pflege- und Instandhaltungsarbeiten wurden auf einer eigenen Werft in Hamburg-Steinwärder vorgenommen. Etwa 100 Leute waren dort in Lohn und Brot.

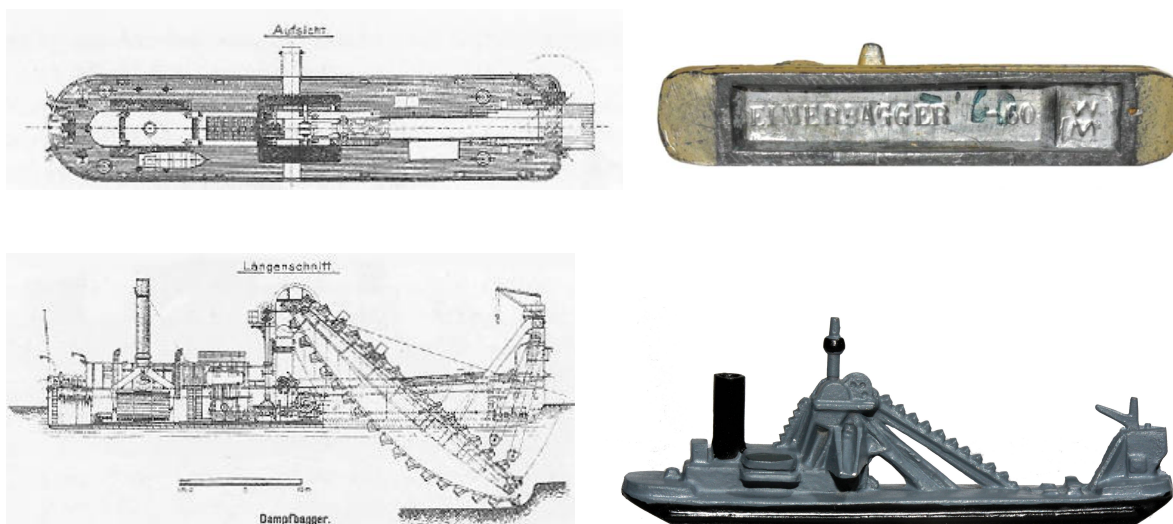
Selbstverständlich alles unter Aufsicht einer neu gegründeten Behörde, hanseatische Tradition, oder auch Misstrauen bei soviel Geld, je nachdem, wie man das auslegen möchte.

Was das nun mit Wiking zu tun hat?

Ganz einfach. Peltzer hat ja immer nach Vorbildern gearbeitet, also keine Fantasieschiffe gebaut. Welches war das hier? Keine Informationen. Nach dieser Vorlage habe ich gesucht, Hunderte von Bildern gesichtet, in Archiven gekramt und viel Kaffee getrunken. Übrig blieb nur ein „Schiff“ – der „Hamburger Dampfbagger“.

Natürlich, beweisen kann ich das nicht. Aber wenn mich meine Augen und das Gefühl nicht täuschen, liege ich nicht so ganz falsch. Alle anderen Abbildungen passen nicht vom Zeitraum her oder sind völlig anders konstruiert. „Den“ Eimerbagger als Typus gibt es nämlich nicht. Außer, mit Einschränkungen, eben die Hamburger Bagger. Größere Serien wurden nicht gefertigt, weil jeder Hafen seine besonderen Anforderungen stellt, abhängig von Tide, Strömung, anlaufende Schiffsgrößen, Hafenkonstruktionen. Der hier besprochene Eimerkettenbagger eignet sich z. B. nicht für enge Hafenbecken. Was soll ein Flusshafen mit engen Kais damit. Dort wäre ein Greifbagger viel sinnvoller und effizienter. Aber genug der Historie.

Das Wiking-Modell beschränkt sich auf zwei Formen. Beide sind im Maßstab etwas größer als 1:1250 gehalten. Wünschenswert wäre eine Sammelpackung mit den unbedingt dazugehörigen Schuten gewesen, gibt es aber nicht. Diese wurden separat schon vor dem Eimerbagger angeboten und wohl mehr dem allgemeinen Hafenbereich zugeordnet.



Der Eimerbagger wurde im Herbstkatalog 1939 erstmalig für -,60 RM angeboten. Material Metall, Hohl-guss, Bodenprägung „EIMERBAGGER -,60/WM“. Am Bug ein Drahtmast, den Kran symbolisierend.

1939 – 1940 in bräunlicher Farbgebung, auch in dunkelgrau. Beiboote, Eimer und Luken hellgrau abgesetzt. Der Schornstein ist mit zwei hellgrauen Ringen versehen. **Diese farblichen Details wurden meines Wissens bislang nicht erfasst.** **Nicht erfasst ist auch die Farbvariante, die dem ersten Hafen nach dem Krieg beilag.** Eimer und Rettungsboote in orange. Zu diesem Hafen gehörten, neben anderen Modellen, auch 1 Eimerbagger, 1 Flussschlepper, 2 Schleppkähne und 4 Schuten. Alle hatten orangefarbene Details.



Lüa 49 mm, Breite 9,5 mm ohne Schüttrinne, Gewicht 18 Gramm



1948 erschien dann eine neue Variante, ohne Preisangabe in der Bodenprägung zum Preis von -,80 RM. Die Farbe wechselte zu sand/ocker mit einem meist gelben Mast. Der Schornstein erhielt einen gelben, blaugrünen oder auch schwarzen Anstrich, auch **mit weißem Ring, ebenfalls noch nicht gelistet**, aber bildlich dokumentiert.

In diesem Jahr erschien dazu eine Version ohne jegliche Bodenprägung, farblich wieder sand/ocker.



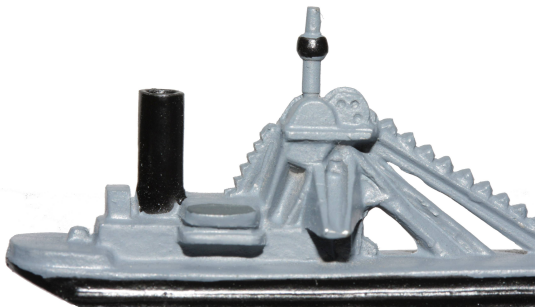
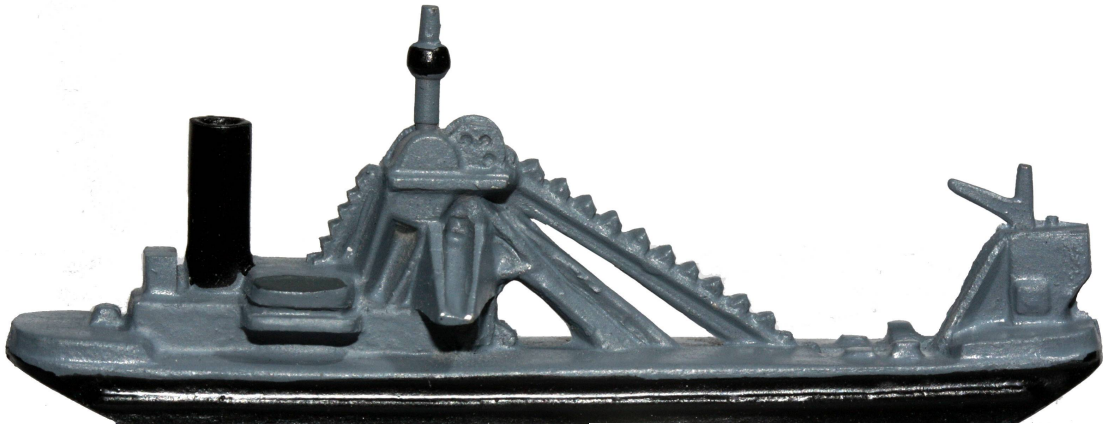
1948 – 1950 eine Auflage mit geänderter Bodenprägung : „EIMERBAGGER WM“, Farbe wieder sand/ocker, sonst unverändert, Preis -, 60 DM

1973 – 1975 Für diese Auflage wurde die Form in der bei Wiking üblichen Art überarbeitet: vertiefter Schornsteinabschluss, am Bug ein Kran aus Kunststoff, der in der Realität übliche Warnball wurde ebenfalls ergänzt. Rumpf und Schornstein waren schwarz, der Rest grau. Verkaufspreis war jetzt 4,- DM.



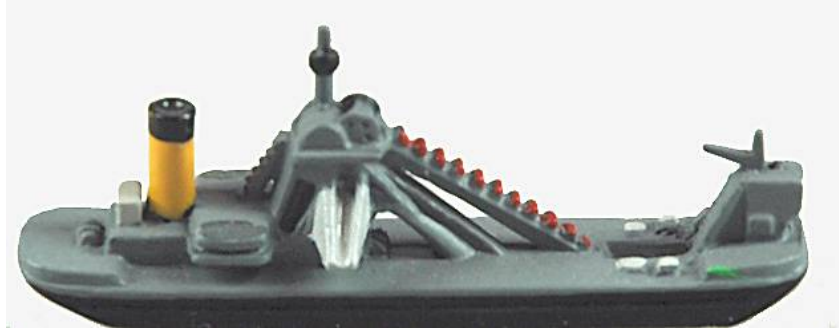
Lüa 49 mm, Breite 8,5 mm ohne Schüttrinne, Gewicht 12 Gramm

Die veränderte Breite und das geringere Gewicht sind meines Wissens bisher noch nicht dokumentiert worden. Es ist halt kein so aufregendes Modell.



1984 wurden die letzten Modelle im sog. Nachlassverkauf an den Sammler gebracht.

Und noch eine farbliche Variante möchte ich ansprechen, die in letzter Zeit häufig angeboten wird. Es ist der Bagger aus den 70ern, versehen mit weiß-grauer Betonung der Schüttrinnen und Luken auf dem Vorderdeck, roten Eimern und einem gelben Schornstein mit breitem, schwarzem Schornsteinabschluss. Ob es sich hierbei ebenfalls um eine Variante oder eine private „Verschönerung“ handelt, kann ich leider nicht abschließend beurteilen.



Die Schute

Die ersten Schuten erschienen 1937 für -,15 RM, waren aus Metall und im Vollguss hergestellt. Das Ruderblatt ist sehr oft schlecht gegossen.

1947 – 1950 erschienen sie in den Farben sand, dunkelbraun, grauen Tönen, schwarz und schwarz mit farblich abgesetztem Bug und Heck. Kennzeichnung erfolgte per Bodenstempel „SCHUTE -,15“. Hier ist der Hinweis angebracht, dass der Guss bei den Kriegs- und Nachkriegsmodellen sehr grobporig war, neben der schlechten Farbqualität.

1941 – 1944 In diesem Zeitraum wurde der Text „Schute“ im Laderaum mitgegossen, ist also in der Draufsicht erkennbar. Farbe einheitlich grau. Preis jetzt -,10 RM

1941 – 1942 erfolgte der Übergang zum Kunststoff, Hohl-guss mit grauem Bakelit in unbemalter und sandbraun bemalter Ausführung.

1948 – 1956 Wechsel des Material auf silbergrauen Kunststoff unbemalt, später mit schwarz bemaltem Rumpf. Auch metallic-grünes Material wurde verwendet. Die Preisgestaltung war ebenso uneinheitlich wie die Bezeichnung. 1948 wurde der „Hafenleichter“ für -,20 RM angeboten, dann wieder als „Hafenschute (Leichter)“ für -,10 DM bis 1950. 1956 gab es dann „4 Stück -,50“. Für die neue Serie 1959 war das Modell nochmals angekündigt, ist aber nicht mehr erschienen.



Lüa 32 mm, Breite 9,5 mm, Gewicht 5 Gramm Metall, <1 Gramm Kunststoff
Die ersten fünf Schuten sind aus Metall, ganz rechts aus Kunststoff silbergrau.



Hier der Unterschied zwischen Vollguss oben und Hohl-guss unten.
Oben ist noch der Bodenstempel erkennbar.

Gelegentlich wird ein loser Einsatz, eine Kohleladung darstellend, angeboten. Es ist nicht abschließend geklärt, ob dieser tatsächlich von Wiking stammt.

Ich hoffe, der Ausflug in die Schiffsfraktion mit einem eher langweiligen Modell hat trotzdem Spaß gemacht, die Unterschiede in der Sammelproblematik etwas verdeutlichen können.

Tschüs, Manfred Schütt

Bildnachweis

Abb.1: A. Oppermann, Hedemünden, 1905

Abb.2: D. Vischer, ETH Zürich

Abb.3: Meyers Großes Konversations-Lexikon 1905

Abb.4/5/6: Hamburgs Baggerwesen, S. 38