

## Die drei Halbportalkräne des Kaispeichers A und ihre Restaurierung

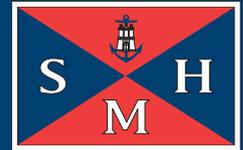
Seit die Hamburger Bürgerschaft Anfang 2007 den Beschluss zum Bau der Elbphilharmonie fasste, ist viel über das spektakuläre neue Bauwerk berichtet worden, wenig aber über den Kaispeicher A, auf dem das neue Konzerthaus thront. Dabei bestand die erste konkrete Baumaßnahme in der Umsetzung der drei historischen Halbportalkräne, die bis dahin an der Fassade lehnten, längst funktionslos geworden wie der Kaispeicher selbst, und nun den Bauarbeiten im Weg standen. Heute, nachdem die Elbphilharmonie baulich fertig ist und bereits die Instrumente eingeräumt werden, kommen die drei Kräne zurück an ihren alten Platz, frisch restauriert wie die Fassade des alten Kaispeichers. Sie sollen den ursprünglichen Nutzungszweck des Speichers verdeutlichen: Die Einlagerung von Kakao und anderen Genussmitteln, welche aus den Laderäumen der Seeschiffe vermittels der Kräne über die Laderampen direkt in die Lagerböden erfolgte.

Das Kaiserhöft, so der ursprüngliche Name der Kaispitze, war von jeher der prominenteste Ort im alten Hafen: Hier stand seit Erbauung der Speicherstadt der gründerzeitliche Kaiserspeicher mit seinem charakteristischen Turm, auf dem wiederum der „Zeitball“ thronte. Täglich und auf die Sekunde genau um 12 Uhr sauste dieser Ball an seinem Mast herunter, damit die im Hafen liegenden Schiffe (damals vorwiegend Segelschiffe) ihre Chronometer genau justieren konnten, damals unerlässliche Hilfsmittel für die Navigation auf hoher See. Das prägnante Bauwerk fehlte auf keiner Darstellung des historischen Hafens.

Nach schweren Zerstörungen durch die Fliegerbomben des Zweiten Weltkriegs sind die verbliebenen Gebäudereste 1963 gesprengt worden und das Gelände geräumt. Der Hamburger Architekt Werner Kallmorgen (1902-1979), federführend beim Wiederaufbau der zerbombten Speicherstadt, wurde mit der Neuplanung eines modernen Kaispeichers beauftragt. Das Resultat war ein selbst für die nüchterne Architektur der 1960er Jahre streng funktionaler, fast radikaler Entwurf eines Nutzbaus. Im Gegensatz zu dem gründerzeitlichen Vorgängerbau kam der 1965 erbaute Kaispeicher A völlig schmuck- und schnörkellos einher, in der Außenwirkung gänzlich reduziert auf seine monumentale Kubatur und die drei Baumaterialien Klinker, Beton und Stahl. Die hafenseitige Vorgabe war, dass der neue Kaispeicher, genau wie sein Vorgängerbau, einen direkten Ladungsumschlag aus längsseits festgemachter Seeschiffe ermöglichen musste. Aber auch ein direkter Umschlag zwischen Seeschiff und Güterwaggon, Seeschiff und Lastwagen, aber auch Speicher und Waggon sowie Speicher und Lastwagen musste gewährleistet sein. Dafür musste auf der Kaizunge Platz sein für ein Gleis und zwei Fahrspuren für Lastwagen – und dazu noch die Kräne, insgesamt also eine drangvolle Enge beim Löschen.

Als Kräne kamen daher nur die klassischen Halbportalkräne in Frage, die ihrerseits nur ein Krangleis auf der Kaikante benötigten, die andere Kranschiene war Platz sparend direkt am Gebäude angebracht. Den Kränen wurde einiges abverlangt: Sie mussten über eine große Auslage verfügen, um alle Winkel des längsseits festgemachten Seeschiffs bedienen zu können, aber auch alle sechs Geschosse des Speichers. Über spezielle Ladeklappen, die mit Gabelstaplern befahren werden konnten, erfolgte der direkte Umschlag in die Speicherböden.

Zusätzlich mussten die Kräne dicht nebeneinander stehend vor der Luke eines Seeschiffs arbeiten können, ohne sich gegenseitig zu behindern. Das alles setzte ein Höchstmaß an Gelenkigkeit in allen drei Ebenen voraus.



Die Architektur der Krane ist derer des Speichergebäudes zumindest kongenial – man sieht keine offenliegende Nietkonstruktion mehr wie bei früheren Kränen, sondern ausschließlich schlanke geschweißte Kastenkonstruktionen. Die strenge Geometrie des Entwurfs kommuniziert eng mit derjenigen der Gebäudearchitektur, lockert sie gleichzeitig jedoch auf durch ihre Kleingliedrigkeit. Hersteller der Krane war die DEMAG (Deutsche Maschinenbau-Aktiengesellschaft). Neben anderen DEMAG-Kranbauten aus dem gleichen Zeitfenster können die Halbportalkrane des Kaispeichers A als beispielhaftes Industriedesign der 60er Jahre angesehen werden.

Die Architekten der Elbphilharmonie, Herzog & de Meuron aus der Schweiz, hatten die verblieben drei Krane (einer war nach schwerer Beschädigung durch eine Schiffs-Kollision verschrottet worden) als eher störend empfunden und in ihren Entwürfen gar nicht erst dargestellt. Hiergegen erhoben sich dann doch Proteste aus Hafenkreisen, und bereits 2006 wurden der zuständigen Kulturbehörde Pläne für die Realisierung von Erhalt und Restaurierung der drei Krane vorgelegt. Joachim Kaiser von der Stiftung Hamburg Maritim war es gelungen, folgende Projektpartner und Sponsoren hinter das Projekt zu bringen:

- Die HHLA (Hamburger Hafen- und Lagerhaus Aktiengesellschaft) als ehemalige Eigentümerin von Kaispeichers A samt Kränen verpflichtete sich, deren Umsetzung mithilfe ihrer Schwimmkrane vorzunehmen,
- Die ReGe Hamburg (Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH) übernahm die technische Intendanz,
- die DEMAG als Hersteller sicherte ihre technische Unterstützung bei der Demontage / Remontage zu,
- der Beschäftigungsträger „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ übernahm die Restaurierung mithilfe von Langzeitarbeitslosen in öffentlich geförderten Beschäftigungsprojekten,
- der Farbenhersteller RELIUS stiftete die notwendigen Anstrichmittel,
- die Stiftung Hamburg Maritim ermöglichte die Durchführung der Restaurierung auf ihrem Gelände vor den 50er Kaischuppen im Freihafen.

Angesichts einer solchen Förderkulisse, welche die Kulturbehörde lastenfrei stellte, fiel es der damaligen Kultursenatorin Karin von Welck nicht sonderlich schwer, dem Projekt ihren Segen zu erteilen, das im Frühjahr 2007 seine Tätigkeit aufnahm. Der HHLA-Schwimmkran nahm einen Kaispeicher-Kran nach dem anderen auf den Haken, bis alle drei vor Schuppen 52 b standen. Die Spezialisten der DEMAG halfen bei der Demontage der Kranoberteile von den Portalen, die für die Restaurierung ebenerdig aufgestellt wurden. Jahr um Jahr waren Langzeitarbeitslose damit beschäftigt, Rost und alte Farbschichten zu entfernen und die Krane neu unter Farbe zu bringen.

Als das Projekt „Elbphilharmonie“ ins Schlingern geriet, mussten auch die Arbeiten an den Kränen eingestellt werden. Nachdem es endlich weitergehen konnte, musste „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ Insolvenz anmelden – keine Förderung mehr für Langzeitarbeitslose wegen der guten Beschäftigungslage. Der hier von gleichfalls betroffenen Stiftung Hamburg Maritim gelang es dann, eine anders gewichtete dreijährige Fördermaßnahme zu akquirieren und damit auch das Kranprojekt fortzuführen. Inzwischen war die Gesamtverantwortung für das Projekt „Elbphilharmonie“ von der ReGe auf den Konzern Hochtief übergegangen, auch hier musste erst auf einen Neustart des Kranprojekts hingearbeitet werden. Von den einstigen Projektpartnern am Ende nur noch die HHLA, die DEMAG und die Stiftung Hamburg Maritim übrig geblieben, aber längst hatte sich überall die Überzeugung durchgesetzt, dass die Halbportalkrane ein unverzichtbarer Bestandteil der Elbphilharmonie sind, und dass ihre Restaurierung eine wichtige Aufgabe ist.

# Hintergrundinformation Hafenkräne

04.10.2016 Seite 3 von 3



Nach neun Jahren Verantwortung für das Kranprojekt zieht Joachim Kaiser, Vorstandsmitglied der Stiftung Hamburg Maritim, seine Bilanz: „Das neue Konzerthaus steht auf einem historischen Hafenspeicher. Ich sehe darin auch ein bauliches Symbol für die Kultur in unserer Stadt – sie kann auch nicht funktionieren ohne den soliden Sockel einer gesunden Hafenwirtschaft. Und erst die drei Halbportalkräne machen die ursprüngliche Funktion des Kaispeichers A verstehbar – ganz ohne Worte!“

Stiftung Hamburg Maritim (JK)  
29.9.2016

## Daten der Krane:

Hersteller: DEMAG  
Art: Halbportal-Kran  
Baujahr: 1964  
Höhe: 40 Meter  
Ausleger: 20 Meter  
Gewicht: 66,6 Tonnen (inkl. Gegengewichte)  
Tragkraft: 3 Tonnen  
Antrieb: elektrisch

