# Krane und ihre „Meister“

## Der Kranführer im Hamburger Hafen

„Meister, kumm deeper, geit wedder los“, so die Aufforderung des Decksmannes an den Kranführer, nach einer kurzen Pause die Arbeit wieder aufzunehmen. Bedient er doch die unterschiedlichsten Kaikrane, indem er die die Stromzuführung kontrollierenden und darum „Kontroller“ genannten Hebel für drei der vier Kranbewegungen koordiniert: Drehen des Krans nach rechts oder links, Auslegen und Eintoppen des Auslegers und Heben und Senken des Hakens. Die vierte Bewegung ist das Fahren des Krans auf den Kranschienen. Kann er seinen Arbeitsbereich nicht einsehen, in der Schiffsluke unten oder in einer am „Kümo“ wasserseitig liegenden Schute, folgt er den ihn einweisenden Handzeichen seines Decksmanns.

Im Hamburger Hafen wurden die Kranführer im allgemeinen „Meister“ genannt. Sie bedienten beim Löschen und Laden von Säcken und Stückgut die zwischen Schuppen und Schiff sich drehenden Krane. Geht es doch darum, dass der an einem langen Drahtseil schwingende Kranhaken bei den Kollegen im Schiff oder unten am Kai ruhig ankommt: „stüttig“, ohne zu pendeln. Und zwar meist mit einer am Haken hängenden Last, mit leerem Lade- oder Löschgeschirr oder einem am Kranhaken in Eigenbewegung baumelndem „Vorläufer“, einem etwa drei Meter langen Drahtseil mit kleinerem, leichterem Haken, der die Kollegen vor dem schweren Kranhaken und der darüber angebrachten, das lange Seil straffenden „Kugel“ oder „Flasche“ schützt. Auch hier galt: Übung macht den Meister.

Am Bremer Kai der 50er Schuppen steht seit etwa 20 Jahren eine lange Reihe alter Portalkrane, die, als sie noch funktionsfähig waren, eine Last von 3 bis zu 25 t heben konnten. Sie wirken wie in die Jahre gekommene Giganten, und das waren sie zu ihrer Zeit ja auch.

Dazu gehören im Freigelände des Hafenmuseums unser 25 Tonnen tragender „Peiner“, daneben der „Kampnagel“, ein 12,5-Tonner sowie einer der seinerzeit das Hafenbild prägenden 3-Tonner, bei uns ein „Krupp-Ardelt“. Gerade letzteren würden wir gern wieder funktionsfähig machen und zum Vorführen früherer Umschlags- und Hafenarbeit einsetzen; noch fehlt das Geld. Vor den drei Kaikranen liegt unser Schwimmkran, die „Saatsee“, und im Schuppen selbst kommt der mobile, 5 Tonnen tragende Bergungskran in unserem Erfolgsstück „Tallymann un Schutenschubser“ zum Einsatz.

Foto: Hafenmuseum Hamburg

*Bild oben:*
*Zwei Portalkrane auf dem Freigelände des Hafenmuseums: Im Hintergrund der Peiner-Kran mit einer Tragkraft von max. 25 t, im Vordergrund der Kampnagel-Kran mit einer Tragkraft von max. 12,5 t. Im Kreis: Das Tragkraftschild am Kampnagel-Kran informiert den Kranführer über Auslegerweiten und deren Höchstlasten.*

Foto: Peter Haese

*Bild links:*
*Blick des Kranführers aus seiner Kanzel auf die geöffnete Luke eine Frachtschiffs. Schauerleute sind dabei, die Säcke auf Paletten zu packen. Ist eine Palette voll und angehakt, gibt der Decksmann das Zeichen „Meister, geit wedder los: Hiev up“.*

Foto: Archiv Hafenmuseum Hamburg

Woher hat der Kran seinen Namen? Im späten 6. Jh. v. Chr. erfanden die Griechen den Kran zum Heben von schweren Lasten, sie nannten ihn nach dem Kranich. Der erste schriftliche Beleg für einen Mehr-Rollen-Zug findet sich in der Schrift Mechanische Probleme (Mechanika 18), die Aristoteles zugeschrieben wird. Die Römer übernahmen den Kran der Griechen und entwickelten ihn weiter, z. B. zu einem Tretradkran.

Jedes Jahrhundert brachte Fortentwicklungen, die das Arbeiten in den Häfen und auf den Baustellen erleichterten. 1866 gab es im Hamburger Hafen 186 Dampfmaschinenkrane. Sie konnten Lasten von 1,5 bis 2,5 Tonnen heben. Der Betrieb dieser Krane „war umständlich und aufwendig, besonders geschulte Maschinisten mussten vorgehalten werden“ (aus Stählerne Giganten, 2014). Als am 7. Dezember 1891 in Hamburg am Petersenkai der erste elektrische Hafenkran in Betrieb genommen wurde, arbeitete im dänischen Altona die Firma Possehl's Kohlenhof schon seit einem Jahr mit einem elektrischen Kaikran, gebaut von Siemens & Halske; der Kran blieb 35 Jahre in Betrieb

Die neuen auf Schienen fahrenden Kaikrane hatten einen großen Nachteil. Sie nahmen auf der Kaifläche sehr viel Platz in Anspruch und behinderten den Fuhr- und Eisenbahnverkehr. Abhilfe schuf eine Weiterentwicklung: der Halbportalkran (Bild unten). Die wasserseitige Schiene lag an der Kai(außen)kante, die landseitige wurde an die Außenwand des Schuppens gelegt. Die Fahrzeuge konnten sich jetzt unter dem Kran frei bewegen, was die Arbeiten am Kai sehr erleichterte. In den folgenden Jahrzehnten, vor allem nach dem 2. Weltkrieg, nahm die Entwicklung einen rasanten Verlauf. Die Tragfähigkeit eines Kranes wurde von früher 3 t auf heute bis zu 45 t erhöht.

Auf das Verhältnis von Tragkraft zu Auslage kommt es an. Darum geht bei Arbeitsbeginn der erste Blick des Kranführers immer nach oben, zum am Kran angebrachten Schild, auf dem dessen höchste Tragkraft und weiteste Auslage angezeigt sind. So trägt z. B. unser „Peiner“ seine 25 t nur bis 20 m Auslage und der Kampnagel-Kran die 12,5 t nur in einer Auslage bis zu 15 m.

Viele junge Leute, die den attraktiven Beruf eines Kranführer anstrebten, „Meister“ werden wollten, erwartete eine dreiwöchige, sehr intensive Ausbildung an der Hafenfachschule, dem Fortbildungszentrum Hafen Hamburg (FZH). In der vierten Woche dann auf Strecke und immer wieder ging es darum, den durch Drehen und Wippen des Auslegers hervorgerufenen Schwung von Kranseil und -haken abzufangen. Auch lernten sie u. a. die sog. Öler kennen: Krane mit hydraulisch betriebenem Wippwerk, einschließlich deren Getriebeumschaltung von 3 auf 5 t. Intensiv gelernt werden musste auch das Drehen zwischen eng nebeneinander stehenden Kranen und das Arbeiten mit zwei durch die Lastausgleichsrolle, (den sog. Alten Mann) verbundenen Kranen. Und immer galt: „Bei den Kollegen unten ruhig ankommen.“ Sehr einfach, im Grunde leicht zu begreifen – in der Praxis aber klappte es nicht gleich. „Der Weg vom Auge zur Hand, vom Erkennen (des beginnenden Rückschwungs) zum Handeln (sofortiges Nachführen des Auslegers) bei in der Drehbewegung gleichzeitigem Lösen der Fußbremse. Diese Abläufe mussten ständig geübt, verkürzt und eingeschliffen werden.

Für jeden neuen Kollegen aber ist, trotz allen Übens, der erste reale Einsatz am Schiff die Feuertaufe. Oben, in der Kanzel, die plötzliche Erkenntnis: Du bist hier allein, dir hilft keiner, alles, was du hier machst, musst du verantworten. Das dauert ein paar Wochen, doch dann ist es geschafft: mit Augenmaß und Fingerspitzengefühl. Und hin und wieder ein anerkennender Blick vom Kai, ein hochgereckter Daumen: Meister! Das reicht.“

*IvO, Zitate P. Haese*

*Bild oben: Sanfte Landung. Der Kranführer hat die Lagung „stüttig“ – das heißt ohne Pendelbewegungen – abgesenkt. Der Mann am Kai dreht die noch schwebende Kiste in die gewünschte Position und gibt dem Kranführer das Zeichen, sie zu landen.*

*Bild rechts: Sechs „Kraniche“ in einer Reihe. Das Halbportalkran-Ensemble am Schuppen 83 in den1930er Jahren.*

Foto: HHLA-Archiv, Speicherstadtmuseum