

Projekt „Blauer und Gelber Kran“

Projektträger:

Museumshafen Harburg e.V.
Kanalplatz 16
21079 Hamburg

info@muahar.de
www.muahar.de



Ausführende Unternehmen:

projec.co
Projektsteuerung

a) Blauer Kran:
Konecranes GmbH
Stahlbau, Maschinenbau,
Getriebe, Seile, Aufstellung

b) Gelber Kran:
Konecranes GmbH
Reparaturen,
Korrosionsschutz,
Wiederherstellung der
Lastmomentbegrenzung,
Aufstellung
**Hamburger
Waagenbau GmbH**
Instandsetzung der Waage

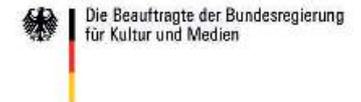
Projektziele:

Wiederherstellung des blauen leichten Hafen-Portaldrehkrans „Peiner W40“ (Bj. 1960) und Aufstellung am Lotsekei Ost (seinem Standort seit 1980)

Erhalt der Betriebsfähigkeit des gelben Schnellumschlag-Krans „Liebherr 120G/150L“ (Bj. 1972)

Beide Krane sind denkmalgeschützt und sollen als identitätsprägende Hafenausstattung betriebsfähig erhalten werden. Nutzung durch kulturelle Aktivitäten und Schau-Kranungen

Gefördert durch:

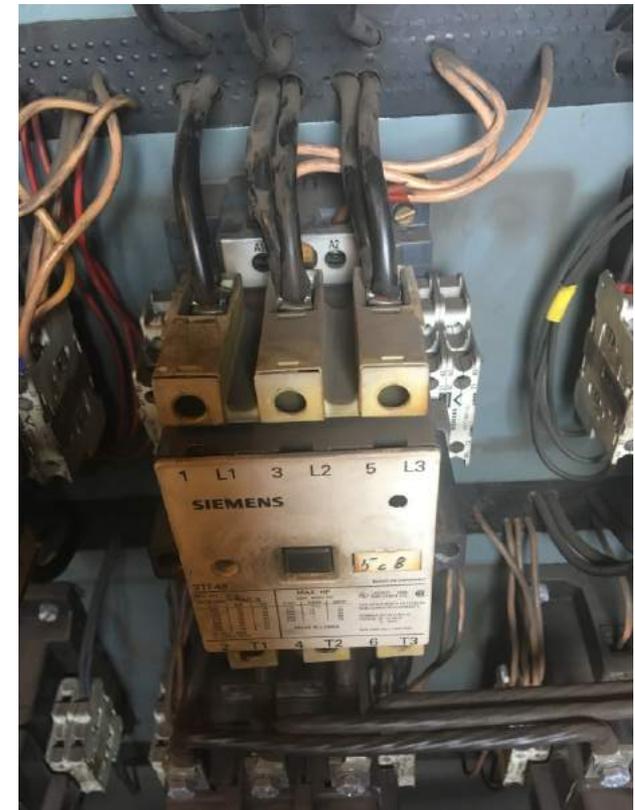




Harburg, Blick auf Hafen und Industrieanlagen.

Liebherr Portal-Drehkran 120G/150L

10% des Projektvolumens
„nur“ Wartungsarbeiten zum Erhalt der Betriebsfähigkeit



Peiner Werftkran W40

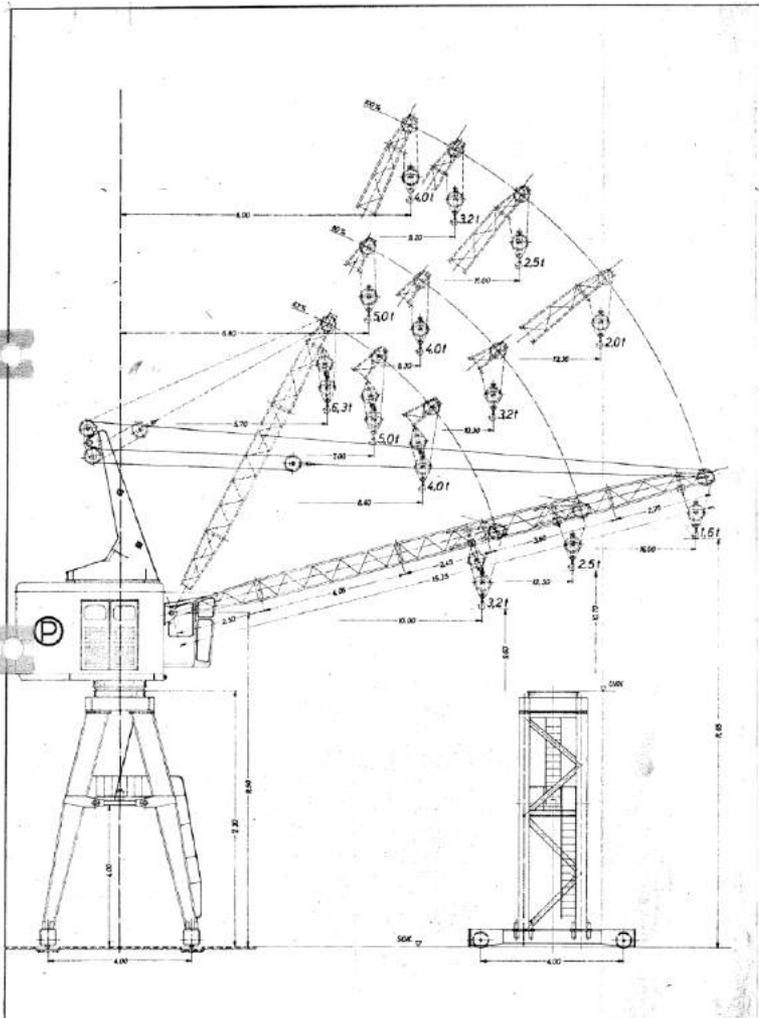
- 1959 Herstellung durch Peiner-Stahlwerke
- 9/1959 Aufstellung für „Struck & Wichers“ in der Nartenstrasse
- 1981 Kauf durch „Neven & Grube“, Zwischenlagerung am Treidelweg
- 10/1983 Aufstellung am Lotsekai Ost und Inbetriebnahme für Futtermittel-Umschlag
- 1999 Kauf von Gebäude und Kran durch Jörg Niezgodka
- 2016 Kauf des Krans durch die KWH
- 5/2018 Übernahme durch MuHaHar
- 6/2019 Wieder-Aufstellung



Kran-Wanderung



Prototyp der W-Baureihe



Technische Daten für Normalausführung W 40

Hubwerk

Getriebe H200/50; 2 Schaltstufen
Hubmotor 20 PS bei 60% ED; Sonderausführung mit Leonardsteuerung
Seil 16 mm^ø; Trommel 400 mm^ø; Seilrollen 400 mm^ø;
Seilgeschwindigkeit $V_2 = 63 \text{ m/min}$; $V_1 = 20 \text{ m/min}$

Höchstzul. Hakenlast in t	Hubgeschwindigkeiten	
	großer Gang	kleiner Gang
1faches Seil bis max. 2,5 t	63 m/min bis 1,25 t	20 m/min bis 2,5 t
2faches Seil bis max. 5,0 t	32 m/min bis 2,5 t	10 m/min bis 5,0 t
3faches Seil bis max. 6,3 t	21 m/min bis 3,7 t	6,6 m/min bis 6,3 t

Verstellwerk

Getriebe V 140/18
Verstellmotor 10 PS bei 60% ED
Seil 14 mm^ø; Trommel 350 mm^ø; Seilrollen 400 mm^ø;
Seilgeschwindigkeit 20 m/min
Verstellflaschenzug 4-strängig
Verstellzeit für Totalverstellen ca. 50 sec

Schwenkwerk

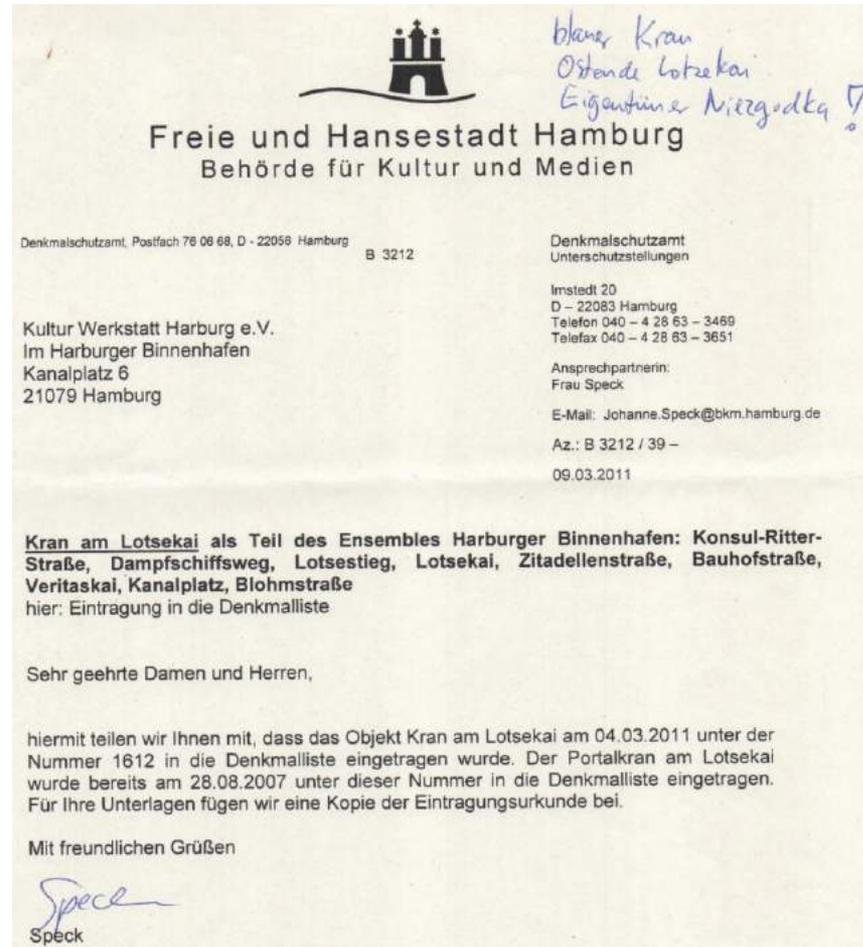
Drehverbindung Kugeldrehkranz „Rothe Erde“
Schwenkgetriebe S 140/63 - 5
Schwenkmotor 5 PS bei 40% ED
Schwenkgeschwindigkeit 2,0 U/min

Fahrwerk

bei Normalspur 4,0 m
4 Laufräder 400 mm^ø
max. Raddruck ca. 14 t
Fahrgetriebe 2 × F 80/12,5
Fahrgeschwindigkeit 60 m/min | 40 m/min
Fahrmotore 2 × 6,3 PS | 2 × 4 PS

Konstruktionsgewicht ca. 20 t
Gegengewicht ca. 11 t

Ein zweiter Kulturkran?



Kaimauersanierung 2006/07



Bestandsschutz der Fundamente



???



Zustand vorher



Aber: Tragende Teile OK!

Innen auch nicht besser...



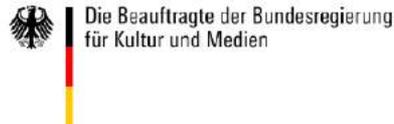
Geplant: Austausch von 1000kg Stahl....

180.000,00 €	Sonderprogramm Denkmalschutz des Bundes 2016
20.000,00 €	Bezirksversammlung Harburg
15.000,00 €	Bezirksamt Harburg
35.000,00 €	Stiftung Denkmalpflege Hamburg
54.437,00 €	Denkmalschutzamt Hamburg

304.437,00 €
=====

Zzgl. Gutachterverfahren, finanziert durch das Denkmalschutzamt Hamburg mit
10.690,00 €

Projekt „Blauer und Gelber Kran“, gefördert durch



Startschuss 25.1.2019



Rost – fest und lose



Und weg damit: 4.-6.2.2019

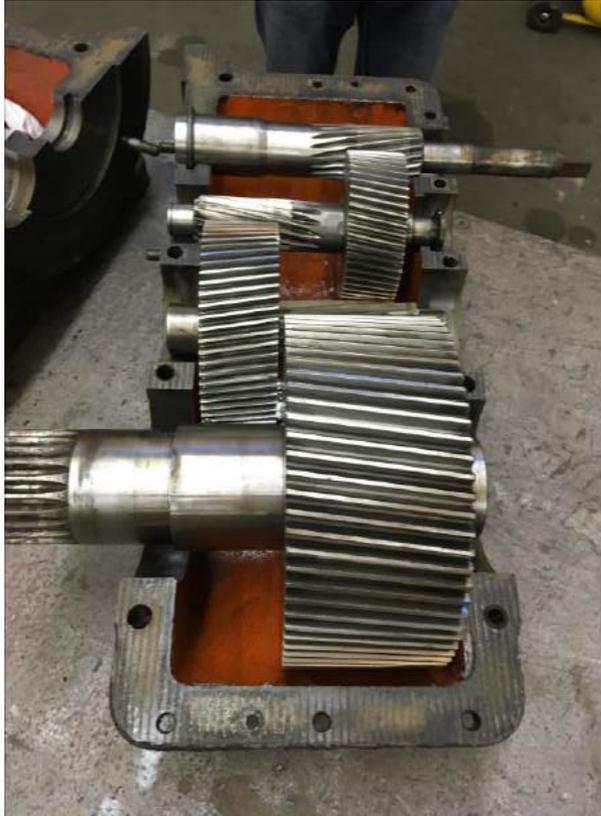


22 t auf drei LKW nach Kiel

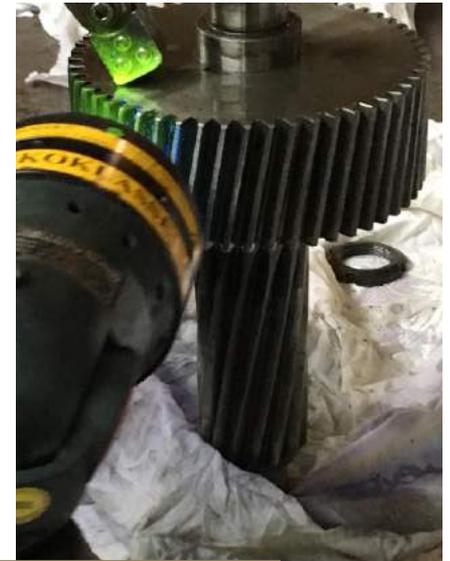
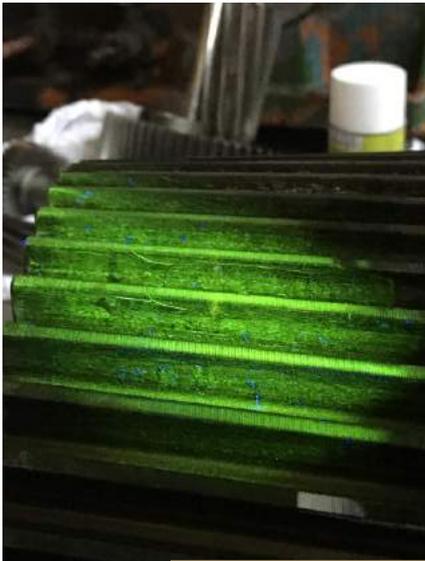


Demontage der Technik-Teile

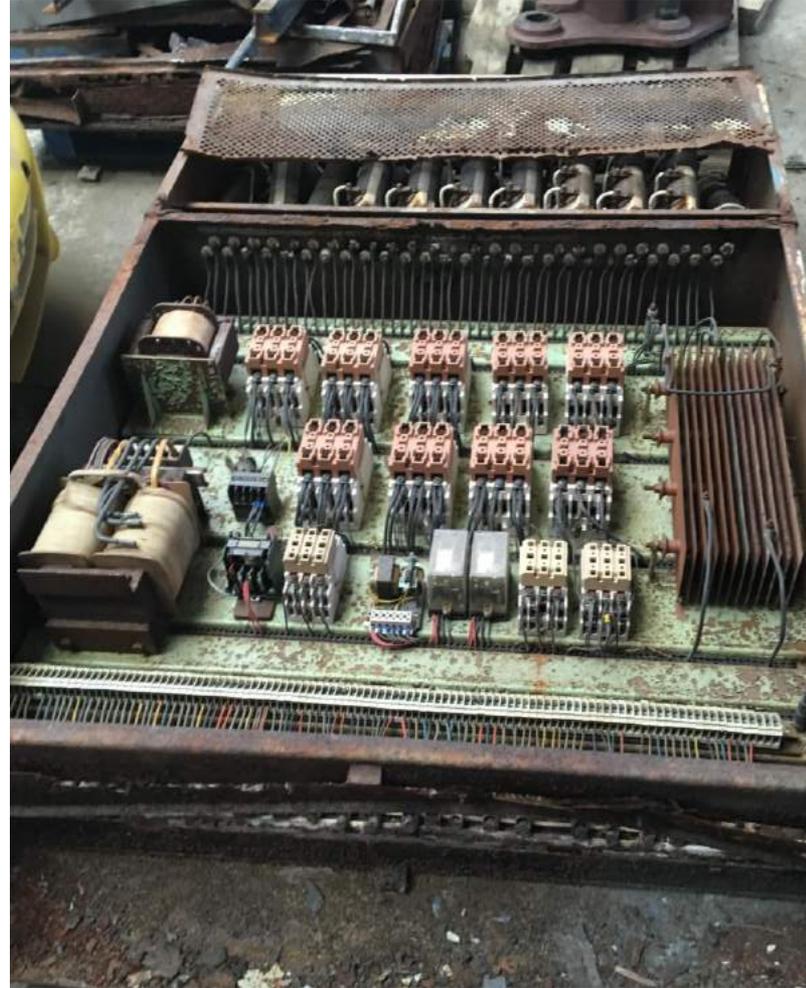




Ergebnis: in jedem Getriebe hat je ein Zahnrad Haarrisse
> Projektteil 2



Sicherung aller Teile (bes. Elektrik)



Was beim Sandstrahlen übrigbleibt

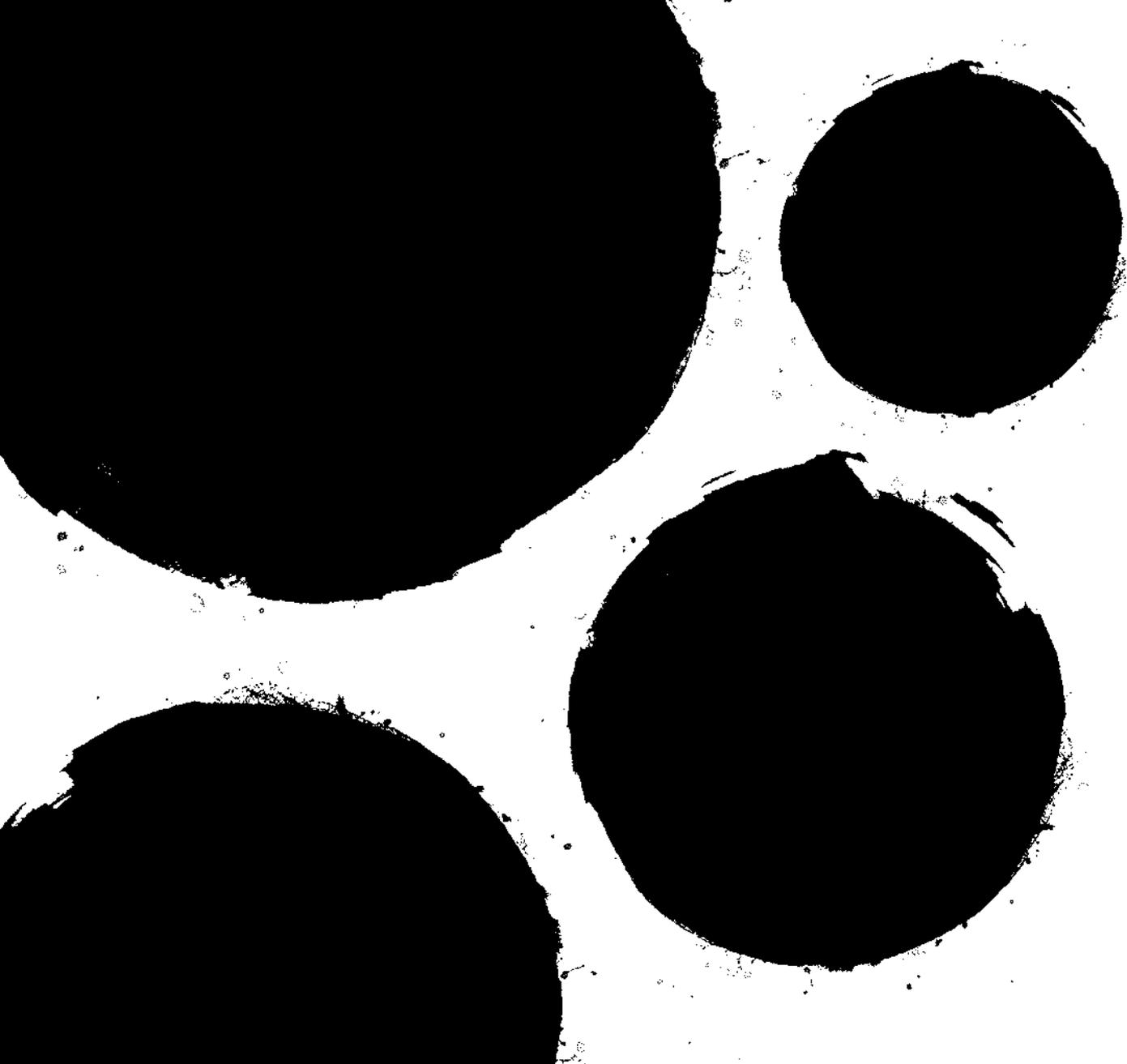


Maschinenhaus

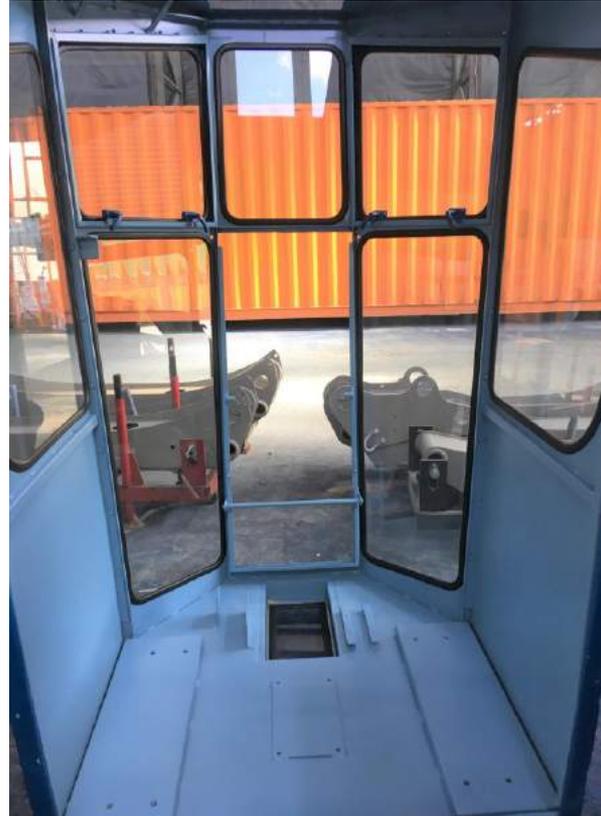


Dach: zu 80% erneuert





Zweifarb-Lackierung



Abnahme Stahlbau und Konservierung



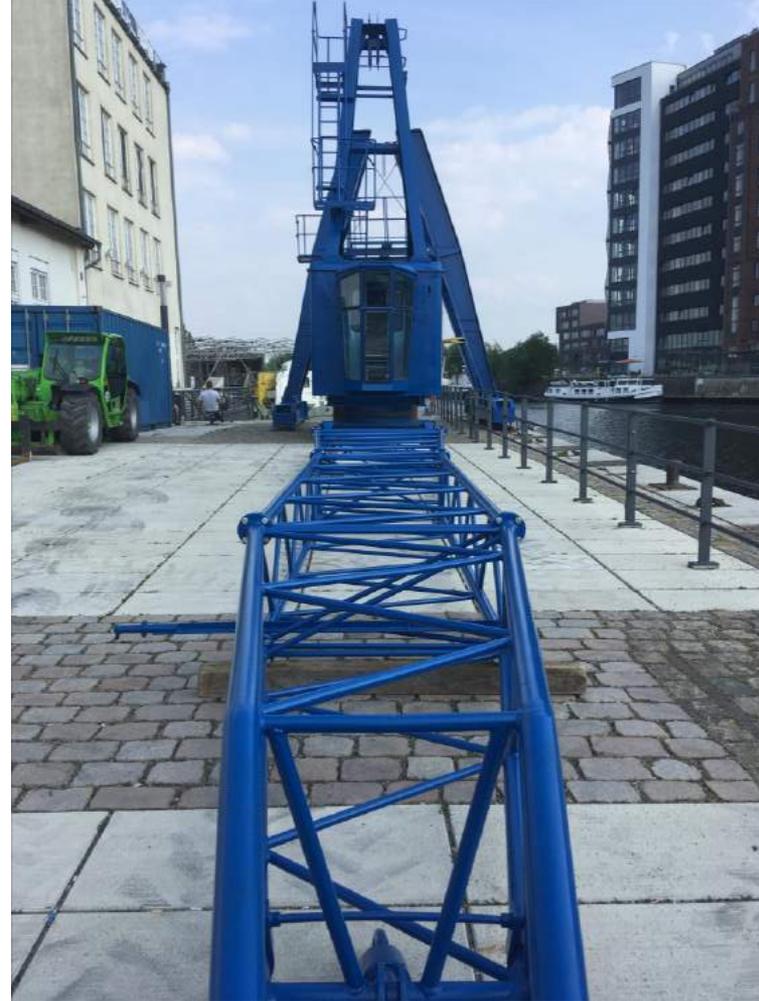
22.5.19: Da issen wieder – in Einzelteilen



Montage in großen Schritten



Ein Tag später



Denkmalgerecht und dauerhaft



Ausleger dran und...



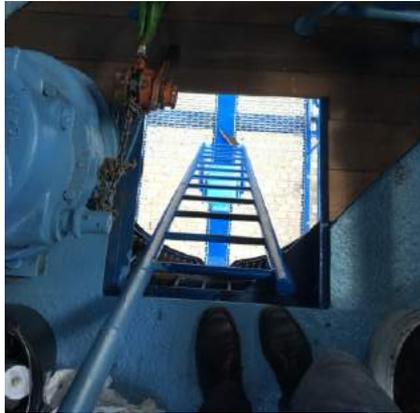
...Seile rein



7.6.: „Hochzeit“



Wie man hochkommt...und wie nicht!



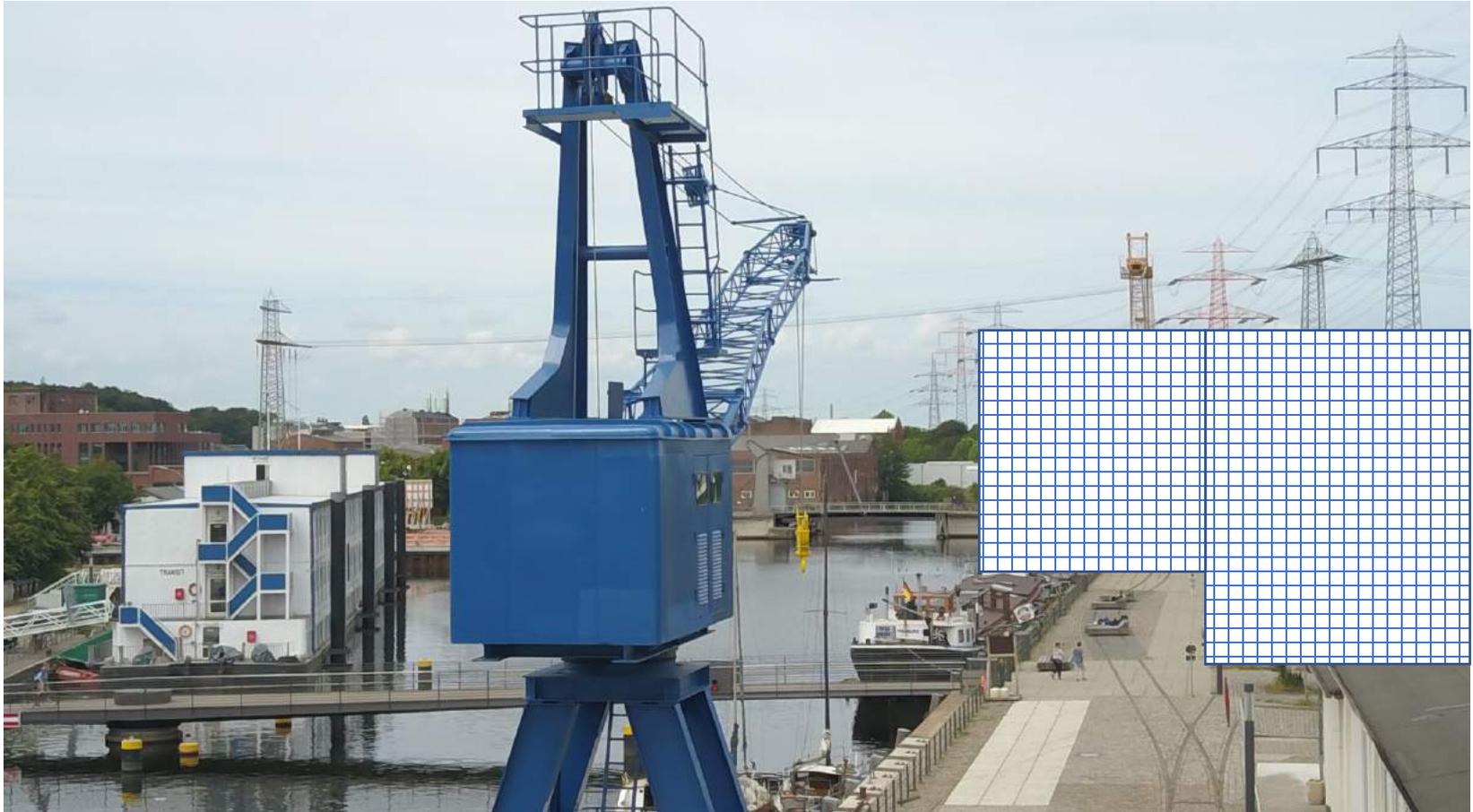
Und jetzt?



- Gelber Kran:
 - Generalüberholung 3 Getriebe
 - Lastmomentbegrenzer
 - Korrosionsschutz
- Blauer Kran:
 - Nachrüstung Elektrik
 - Tausch defekter Getriebeteile
 - Publikums-Aufgang
- Ziel: Erhalt durch Betrieb!



Baufeld zwischen den Kranen?



Besser?



...und wenn der Verein gar nichts mehr zu tun hat:

Donnerstag, 18. Oktober 1984

1903 war er eine technische Sensation

Der älteste Kran rostet in Harburg

in Harburg – Vor elf Jahren wurde er zur Ruhe gesetzt, der 82 Jahre alte Kran der Firma Zehrer & Petersen am Kaufhaus-Kanal. Mittlerweile ist er der älteste Kran im Hamburger Hafen. „Diese Kräne dürfen aus Sicherheitsgründen längst nicht mehr genutzt werden“, sagt Walther Grube von der Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft.

Wirtschaftliche Gründe waren die Ursache, daß der Kohletransport nicht mehr per Schiff von Oberschlesien nach Harburg abgewickelt wurde. Die Eisenbahn bot günstigere Tarife und war schneller. Dadurch wurde der stählerne Greifer mit seinem Innenleben aus Zahnrädern, Winden und Hebeln nutzlos. Eine 1969 erstellte Diagnose bescheinigte dem 1903 von einer Altonaer Stahlbaufirma konstruierten Veteranen allerdings noch volle Diensttauglichkeit.

Nun nisten Vögel in seinem Drehgestell. Ein Dickicht aus Unkräutern und Sträuchern gibt dem Kran ein neues Äußeres. Kletten und Disteln wuchern auf dem Ladekai mit den Gleisanlagen.

1903 gehörte der Kran zu den modernsten Hilfsmitteln bei Löschen und Ladearbeiten im Harburger Hafen. Obwohl er elektrisch betrieben wurde, gab es für den Kranführer viele Hebel, die mit Händen und

Füßen betätigt werden mußten. Heute sind sie eingerostet. Besonderen Komfort für den Kranführer, der seine Arbeit nur stehend verrichten konnte, bot im Winter ein mit Kohle beheizter Eisenofen, den ein brauner Rostmantel jetzt zu einem bizarren Kunstwerk verwandelt hat.

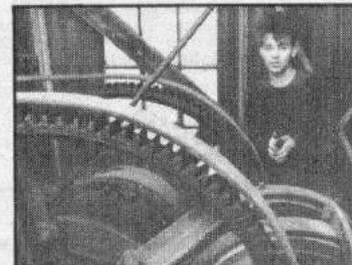
„Das letzte Schiff, das hier lag, holte Ginsterbüsche, die aus der Heide kamen. Sie sollten als Baustoff bei einem Erdbeben am Nord-Ostsee-Kanal verwandt werden“, sagt Hans-Joachim Stephani. Er hatte sich als Juniorchef vom letzten Kranführer, Bruno von Rekowski, in den Umgang mit dem stählernen Koloß einweisen lassen. „Damit überhaupt jemand das Ding im Bedarfsfall bedienen kann“, wie er sagt.

Seit 1976 ist die Zufahrt für Schiffe zum Kaufhaus-Kanal blockiert. Die Klappbrücke im Straßenzug Kanalplatz / Blohmstraße wurde damals festgestellt. Es gab keinen Wunsch der Schifffahrt mehr, den ursprünglich bis zu 3,50 Metern tiefen Kanal zu befahren, so Strom und Hafenaufbau.

Was aus dem ehemaligen technischen Prunkstück des Harburger Hafens einmal werden soll, ist eine Frage, auf die auch der Besitzer noch keine Antwort hat.



In der Idylle dicht bewachsener Kaianlagen rostet der älteste Kran des Hamburger Hafens am Kaufhaus-Kanal vor sich hin. Seit elf Jahren ist er im Ruhestand
Fotos: NISS



Der kaufmännische Auszubildende Holger Böttcher staunte, als er das Innenleben des Krans sah: riesige Zahnräder, Seilwinden, Motoren und Hebel. Sie sind festgerostet



Der Kran konnte 2500 Kilogramm heben. Das Foto entstand 1953 aus Anlaß des 50jährigen Bestehens. Foto: ARCHIV

Vielen Dank!

Für Ihre Aufmerksamkeit –
und die viele wohlwollende Unterstützung!