



## SCHWERINER VOLKSZEITUNG 13.04.2007

### Hafenkräne von der Küste

**Vor genau zwei Jahren startete die Produktion im Liebherr-Werk im Rostocker Überseehafen. Im Moment werden jeden Monat ungefähr 10 neue Mitarbeiter eingestellt.**

Am Anfang ist eine Stahlplatte. Das ungeheure Rechteck liegt in der Stahlbauhalle und wird zunächst gereinigt - die Sandstrahlanlage entfernt Rost und Schmutz. Zweiter Schritt auf dem Weg zum großen Kran: die Brennschneid-Anlage. Eine blaue Flamme frisst sich langsam durch das fünf Zentimeter dicke Metall und schneidet die groben Formen für die Kranteile aus.

Stahl trifft auf Stahl, wird zersägt, gebogen, geschweißt - die 26 Meter hohe Halle ist erfüllt von Lärm. Zwischen riesigen Röhren fliegen Funken, vermummte Gestalten in Schutzanzügen bearbeiten das schwere Material. Es wird gekantet und geschnitten, angephast und gewalzt.

Die Walzenbiegemaschine zum Beispiel rollt die Stahlplatte so lange hin und her, bis die nötige Rundung entstanden ist. Später werden mehrere dieser Segmente zu einer Röhre verschweißt - das wird der Turm für den Hafemobilkran.

Der sogenannte LHM ist das Hauptprodukt der Liebherr-Niederlassung in Rostock. 70 Stück werden jedes Jahr hier hergestellt, bald sollen es 100 sein. Früher entstand der selbstfahrende Kran, mit dem Schiffe

entladen werden können, im Stammwerk Nenzing/Österreich. Seit zwei Jahren wird vom ersten bis zum letzten Arbeitsschritt alles in Rostock erledigt. Voraussichtlich bis 2009 will das Unternehmen die Produktion aller maritimen Produkte an die Ostsee verlegen, kommen Teile von Schiffs- und Offshore-Kränen sowie von Komponenten von Containerverladebrücken.

Knapp 500 Mitarbeiter hat das Werk zur Zeit, jeden Monat kommen ungefähr 10 dazu.

„Am Anfang hatten wir keine Probleme, gute Facharbeiter zu finden - auf den Werften waren ja genügend Leute frei geworden. Aber jetzt suchen wir wieder, und das wird auch noch eine Weile so bleiben“, sagt Thomas Müller. „Wir brauchen Schweißer und Stahlbauer, Dreher und Werkstoffprüfer. Dazu Industrielackierer und Monteure.“

Die Monteure prüfen die fertigen Krane, die dann meist wieder zerlegt und in Teilen zum Auftraggeber verschifft werden. Dort vor Ort bauen die Liebherr-Monteure die Maschinen wieder zusammen - so sind sie ungefähr die Hälfte ihrer Arbeitszeit im Ausland unterwegs.

Von der sandgestrahlten Stahlplatte bis zum fertigen Hafenkran dauert es ungefähr ein halbes Jahr.

Die riesige Röhre, die einmal der Turm des Mobilkrans wird, zieht um in die Waschhalle. Bei Liebherr erkennt jeder seinen Arbeitsplatz am Geruch: hat es im Stahlbau nach Metall und Öl gerochen, steigt in der Waschhalle der Duft von Reinigungsmittel in die Nase.

Hier werden die Stahlteile gesäubert, bevor sie in die Lackiererei gehen.

„Das Öl wird mit Entfetter runtergewaschen, dann sprühen wir mit Hochdruck Reinigungskonzentrat auf und spülen einfach mit Wasser nach“, fasst Mario Straßburg zusammen, der in der Waschhalle den Hut auf hat. Das dauert meist ungefähr anderthalb, maximal fünf Stunden – je nach Größe des Bauteils.

Die Wege sind weit auf dem Gelände – da bietet sich das Fahrrad als Transportmittel an, in den Hallen selbst, aber auch quer über den Hof.

In der Lackiererei ist es sauber und hell, aber intensiver Farbgeruch nimmt einem den Atem. Die zukünftigen Arme des Krans liegen auf dem Boden und warten auf die Farbe, die der Kunde bestimmt hat. In überdimensionalen Kabinen wird hinter verschlossener Tür erst die Grundierung, später der Lack aufgetragen.

Vorletzte Station ist der Montagebereich. Hier werden die einzelnen Baugruppen montiert, Hydraulikschläuche und die Elektroverkabelung verlegt. Dann werden Unterwagen, Stützen und Maschinenhaus zusammengesetzt.

„Der Rest wird draußen montiert, denn sonst passt das Ganze nicht mehr durch die Hallentür“, sagt Marco Grebe aus der Instandhaltungsabteilung, der bei Liebherr Rostock Besucher über das Gelände führt.

In der Endmontage auf der Freifläche wird der Kran zum Kran: Turm und Ausleger vervollständigen die Anlage. Und dann wird's ernst: der Prüfstand.

„Kann er sich drehen, wie er soll? Hebt er das, was er soll? Funktioniert die Elektronik? Das alles wird getestet“, zählt Marco Grebe auf.

Bald darauf legt ein Schiff an der Kaikante direkt neben dem Betriebsgelände an und holt den fertigen Hafemobilkran ab.

Der Platz, zirka 22 Hektar, ist bald vollständig ausgenutzt. Gerade entsteht ein neues Lagergebäude. Im kommenden Jahr wird die 240 Meter lange Montagehalle um noch einmal 100 Meter verlängert. Damit verdoppelt sich die Montagekapazität. Die restlichen Flächen werden asphaltiert und auch als Prüfgelände genutzt.

„Wir haben dann einen Ausbauzustand erreicht, wie er eigentlich in 10 bis 15 Jahren erwartet worden wäre“, resümiert Betriebsleiter Thomas Müller.