

1.500 Tonnen im Querverkehr

Ihren größten Einzelauftrag hat die Bremer Fassmer Werft im letzten Jahr ausgeführt. Zwei Tieflader waren nötig, um den 1.500 t schweren Rumpf des „Rekord“-Schiffes von der Montagehalle zum 30 m entfernten Schiffshebewerk zu befördern.

Text und Bild: Rainer Bublitz

Am nördlichsten Zipfel Bremens befindet sich, in Berne am Ufer der Weser gelegen, die Fassmer Werft. Bereits seit 1850 werden hier Schiffe aller Art gebaut. In den letzten Jahren hat sich die Werft auf den Bau von Spezialschiffen für verschiedene Behörden spezialisiert. Zum Beispiel zählen die Polizei, Küstenwache, Zoll und Marine zu deren Kunden. Aber auch Fähren, Yachten und sogar das neue Schiff für die Umweltorganisation Greenpeace werden hier gebaut.

Den größten Einzelauftrag in der Geschichte der Werft haben die 450 Schiffbauer nun vom Fugro Konzern erhalten. Die niederländische

Firma lässt sich für 35 Millionen Euro ein spezielles Erkundungs- und Vermessungsschiff bauen. Die Firma Fugro ist ein weltweit agierendes Unternehmen, das sich auf geophy-

sikalische Untersuchungen und Vermessungen spezialisiert hat. So werden zu Lande und zu Wasser praktisch alle Dienstleistungen zur Ausbeutung von Bodenschätzen angeboten.

Die Tieflader wurden mittels Laser millimetergenau ausgerichtet.

Das neue Flaggschiff der Flotte soll nun das Ver-

messungsschiff „Fugro Searcher“ werden. Das Schiff mit einer Verdrängung von 1.835 t wird unter anderem mit 3 Echoloten und einem Sidescan Sonar ausgerüstet werden. So kann das Schiff, das unter panamaischer Flagge fahren wird, weltweit nach Bodenschätzen suchen.



Der Rumpf des Vermessungsschiffes „Furgo Seacher“ ist 1.500 t schwer.





Ein Koloss im Querverkehr.

Bevor es jedoch soweit sein wird, musste das Schiff zu Wasser gelassen werden. Da die Fassmer Werft über kein Trockendock verfügt, wurde das Schiff in einer über 80 m langen Halle an Land gebaut.

Nachdem die „Fugro Searcher“ nun fast fertiggestellt war, sollte sie ihrem zukünftigen Element übergeben werden. Hierzu wurde der 1.500 t schwere Rumpf durch starke Winden auf einem Schienensystem aus der Halle gezogen. Im Anschluss sollte das Schiff mittels eines Schiffshebewerks zu Wasser gelassen werden. Dieser Schiffsfahrstuhl mit einer Tragfähigkeit



von genau 1.500 t befindet sich aber leider 30 m neben der Schiffsbauhalle. Und da es auf der Werft keine Winden gibt, die das enorme Gewicht seitlich verschieben können, wurde die Firma Titschkus aus Bremen engagiert. Und natürlich hatte auch hier der

Projektplaner Gerd Mennen eine technisch einfache, aber dennoch aufwendige Lösung parat: mittels zweier Tieflader sollte das Schiff leicht angehoben und seitlich verschoben werden, um so auf das Schiffshebewerk zu gelangen.



Auf jeweils 10 Goldhofer THP Achslinien wird das Schiff bewegt.



Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf dem Werftgelände musste der Transport nach circa 15 m gestoppt werden.

An einem windigen und nasskalten Novembermorgen war es dann soweit. Zwei neue MAN TGX 41.680 rollten auf das Werftgelände an der Weser. Aufgesattelt hatten sie je-

weils 10 Goldhofer THP Achslinien. Nachdem noch einige Stahlträger unter den Rumpf des Schiffes geschweißt worden waren, konnten die Fahrer Frank Schröder und Peter Fandrich ihre Fahrzeuge unter den Schiffskoloss rangieren.

Anschließend wurden die Tieflader mittels Laser millimetergenau ausgerichtet. Denn bei dem hohen Schwerpunkt des über 25 m hohen Schiffes musste extrem präzise gearbeitet werden. Nun wurden mittels Hydraulik die Tieflader soweit angehoben, dass auf jedem der 10-Achser 200 t Gewicht lasteten.

Nun konnte Gerd Mennen das Startsignal geben, und das Schiff setzte sich langsam in Bewegung. Zentimeter für Zentimeter näherte sich der gigantische Schiffsrumpf dem Hebewerk. Und dabei wirkten

die zwei wahrlich nicht kleinen TGX-Zugmaschinen doch recht zierlich vor dem großen roten Schiffsrumpf.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf dem Werftgelände musste der Transport nach circa 15 m gestoppt werden. Anschließend wurde das Schiff wieder abgelassen, und die Zugmaschinen fuhren auf die Steuerbordseite des Schiffes. Hier wiederholte sich der Anhebevorgang, und das Schiff konnte problemlos auf den Schiffsfahrstuhl verfahren werden.

Die „Furgo Seacher“ ist 25 m hoch und hatten einen entsprechend hohen Schwerpunkt.



Die Tieflader wurden mittels Laster millimetergenau ausgerichtet.



Wenige Tage später schwamm die „Fugro Searcher“ dann das erste Mal im Wasser der Weser. In den nächsten Monaten wird das Schiff dann komplettiert, und es werden umfangreiche Pro-

behalten auf der Nordsee durchgeführt. Im März 2010 wird der 35 Millionen Euro teure Neubau dann an seinen Auftraggeber übergeben. Im Anschluss wird sich das Schiff sofort zu seinem ersten Auf-

trag begeben, um nach Öl, Gas oder anderen Bodenschätzen zu suchen. Und da es offensichtlich einen großen Bedarf für diese Spezialschiffe gibt, hat Fugro bereits ein zweites Schiff in Auftrag gegeben. Viel-

leicht kommen dann ja wieder die zwei „zierlichen“ Zugmaschinen zum Einsatz, um das Schiff auf den Fahrstuhl zu schieben.

STM

Weil es auf der Werft eng zugeht, musste der Transport bereits nach 15 m stoppen und Zugmaschinen auf die Steuerbordseite des Schiffes wechseln.

