

Ponton spart Kosten

MACHER: 28 000 Tonnen Beton können schwimmen – und für Werften enorme Kosten sparen. Ein Papenburger Bauunternehmer hat ein neuartiges Konzept entwickelt. Der erste Prototyp ist bereits erfolgreich im Einsatz.

Kompakt:

Paradox: Der 150 Meter lange Betonklotz, den Hermann Kassens mit seiner Mannschaft gefertigt hat, schwimmt auf dem Wasser.

Praktisch: Auf dem Schwimmponton aus dem emsländischen Papenburg werden Schiffe ausgerüstet.



Mehr Platz für den Schiffbau: Das schwimmfähige Beton-Ponton ist inzwischen bei der Neptun-Werft im Einsatz.

Fotos: Privat



Baut Beton-Pontons für den Schiffbau:

Hermann Kassens.

Andreas Lehr

redaktion@handwerk.com

„Wenn man Stahlbauern einen Betonklotz verkaufen will, ist das erstmal problematisch“, erklärt Hermann Kassens, Bauunternehmer aus Papenburg. Er hat einen Beton-Ponton entwickelt und gebaut, der den Schiffsbau wesentlich beeinflussen könnte. Ein erstes Modell ist bereits bei der Neptun-Werft in Rostock im Einsatz – mit großem Erfolg.

Der Ponton ist 150 Meter lang, 55 Meter breit und hat einen Tiefgang von 7,50 Metern. „Auf dieser Plattform werden Schiffe ausgerüstet, sodass die Schiffsbauhalle schneller wieder verfügbar ist“, erklärt Kassens, der mit dem Bau dieser Anlage auch ein erhebliches Risiko eingegangen ist. „Mir ist aber aufgefallen, dass aufgrund der Werftenkrise in den 80-er und 90-er Jahren nahezu alle Werften ihre fest verankerten Stahldocks

verschrottet haben“, schildert der Unternehmer. Nach Gesprächen mit der Neptun Werft entschloss er sich zum Bau des gewichtigen Prototypen.

Da Stahl ein immer teurer werdendes Produkt ist, kam Kassens auf die Idee, seinen Ponton komplett aus Beton zu bauen. In Zusammenarbeit mit der Papenburger Meyer-Werft entstand in gerade mal vier Monaten der riesige Schwimmkörper, der dann innerhalb von wenigen Tagen in zwei Teilen über die Ems und den Nord-Ostseekanal nach Rostock gezogen wurde. „Während der Bauzeit und des Transports habe ich schlecht bis gar nicht geschlafen, denn für uns war das doch alles neu“, gesteht Kassens. Aufgrund der Konstruktion mit vier Tanks, die je nach gewünschtem Tiefgang gefüllt oder geleert werden können, liegt der Beton-Ponton allerdings außerordentlich stabil im Wasser. In der Praxis hat

sich die Plattform schnell bewährt. Aufgrund des Booms im Schiffsbau ist der Ponton auf drei bis vier Jahre ausgebucht.

Und so funktioniert das System: Der Schiffsbau wird in der Werfthalle gebaut und dann auf einem Rollensystem ganz langsam herausgefahren, wobei sich der im Wasser liegende Ponton auf Kaihöhe absenkt. Der Rohbau kann dann auf den Ponton gefahren werden, der anschließend quer ab zur Kaimauer wieder festmacht. Die Halle steht dann für den nächsten Rohbau bereit, während auf dem Ponton das Schiff ausgerüstet werden kann.

„Wir wollen aufgrund des Erfolges einen nächsten Ponton mit 230 Meter Länge bauen“, kündigt Kassens an, der diese Investitionen in einem zweistelligen Millionenbereich ansiedelt. Langfristig sei der Bau solcher beweglicher Schwimmpontons lohnend. „Aber

man muss, wie bei jeder Neuerung, einen langen Atem haben“, sagt Kassens, der bereits mit anderen Werften Gespräche über den Bau zusätzlicher Pontons führt. Dazu gehören auch Kontakte zu fernöstlichen Werften. „Wir sind dran“, erklärt der Ponton-Pionier ohne weitere Einzelheiten preisgeben zu wollen. Schließlich schläft die Konkurrenz nicht.

Allerdings hat Kassens die Nase in der Entwicklung solcher Schiffsbau-Plattformen vorn. Zudem hat er potente Partner, wie beispielsweise Siemens für die Elektronik, schließlich handelt es sich bei den Pontons um „High-Tech vom Feinsten“, stellt Kassens nicht ohne Stolz klar. Und mittlerweile hat sich seine Innovation herumgesprochen. Der Papenburger Bauunternehmer verschmitzt: „Mittlerweile sind die Stahlbauer der Werften gegenüber unseren Betonklötzen viel aufgeschlossener.“