

Rückschau auf den Besuch bei Abeking & Rasmussen.

Auf dem Sahlenburger Frühlingsball lief mir Kollege Heinrich Homann fast über die Füße, und wir kamen ins Sabbeln. Ich fragte mal so, ob er nicht wieder eine Idee zum Besuch einer schiffahrt-technischen (die 3 „f“s sind wirklich richtig) Einrichtung hat. Auf einer der nächsten Konstanten brachte er auch prompt den Vorschlag zum Besuch von Abeking & Rasmussen in Lemwerder bei Bremen. Am 28. April fuhren wir zur Werft und wurden dort empfangen.



Zunächst einmal etwas zur Geschichte von A&R:

Der dänische Schiffbauingenieur Henry Rasmussen und der Emdener Maschineningenieur Georg Abeking gründeten im Sommer 1907 die

Yacht- und Bootswerft Abeking & Rasmussen in Lemwerder.



Zunächst wurden überwiegend Segelboote aus Holz gezeichnet und gebaut, die langsam in der wachsenden Regattaszene einige Pokale abräumten. Im Zuge der Motorenentwicklung wurden bereits vor Kriegsbeginn die ersten Motoryachten gebaut. Im Laufe des Krieges 1939-1945 wurden ausschließlich Marineeinheiten, besonders für den Minenräumdienst gefertigt.

Nach Kriegsende wurde der Betrieb wieder aufgenommen, die Werft war nahezu unbeschädigt. Gebaut wurden zunächst Handwagen, Schaufeln, Spaten usw., da die Besatzungsmächte den Schiffbau unterbunden hatten. Nachdem auch die Tommis merkten, dass A & R Yachten bauen kann, wurde der Werftbetrieb wieder aufgenommen und weiter entwickelt.



A & R wagte frühzeitig die Aluminium- und Kunststoffbauweise zunächst im Yachtbau, danach im Spezialschiffbau. Im Jahre 1959 verstarb der Werftgründer und Herr Abeking hatte die Werft bereits verlassen. Ein Enkel von Rassmussen, Herr Hermann Schaedla führte die Geschäfte weiter. Aus der Motorbootsherstellung wurde der Spezialschiffbau entwickelt.



In den Werfthallen konnten wir die Rohbauten von zwei Motoryachten von etwa 60 m Länge besichtigen. Die Frage nach den Preisen wurde vom Werftherrn mit ca. 1,0 Mio € pro m Schiffslänge beantwortet. Die Krönung im Motorschiffbau bei A & R war die Entwicklung der SWATH Schiffe für die Lotsenversetzung in der Nordsee.

Im Zuge der Energieverteuerung wurden die Windenergieanlagen erfunden. Auf einem Nachbargrundstück stehen Hallen, die für die Flugzeugwartung gebaut waren. Dieser Betrieb wurde geschlossen.



A & R hatte Erfahrung beim Kunststoff-Yachtbau und entwickelte in den 70er Jahren den Bau großer Flügel für die Windmühlen.

„Gebacken“ werden diese Trümmer in Längen von 43,00 und 46,00 m in einer Art Fließbandproduktion. Der Anschlussflansch hat einen Durchmesser von etwa 2,00 m, der Flügel ist begehbar. Die Flügel werden zu 98 % in die USA und nach Japan exportiert. Die „Versuchsmühle“ in Groden hat

A & R – Flügel, da die Deutschen Mitbewerber solche Abmessungen nicht produzieren können.

Die Ingenieur-Vereinigung konnte Innovation – pur bewundern.

Nach der Werftbesichtigung gab's Fisch und ein paar „Schlubberchen“ im Bremerhavener Fischerhafen. Auf dem Heimweg wurde noch zu nachtschlafender Zeit auf einem Autobahnparkplatz IVC-Spezial ausgedient.

Im Namen der Ingenieur-Vereinigung möchte ich mich bei Heinrich Homann für den informativen und interessanten Ausflug bedanken.

jodi