

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

September 2025



FASSMER

175
JAHRE

A HISTORY OF
EXCELLENCE

TAMMMEDIA





3 GRUSSWORT DES VSM

Reinhard Lücken:
»Ein Fest für die maritime Gemeinschaft«

4 JUBILÄUMS-INTERVIEW

Harald und Holger Fassmer:
»Potenzial im Schiffbau ist sehr groß« –
Ein Blick auf Highlights, schwere Zeiten, Potenziale
und vieles mehr

18 VOM BOOTSSCHUPPEN ZUR SPEZIALWERFT

Die Geschichte der Fr. Fassmer

24 DER BOOTSBAU BEI FASSMER

Höhepunkte aus 175 Jahren

26 FÜNF FASSMER-GENERATIONEN

Eine Werftgeschichte im Wandel der Zeiten

28 COMPOSITE TECHNOLOGY

GFK in Achterbahnen: Was der Traditions-
Schiffbauer mit Adrenalin zu tun hat

30 FASSMER SERVICE

Mit 300 autorisierten Technikern
um die Welt: Die Service- und After-Sales-Einheit
der Fassmer-Gruppe im Porträt

32 PROJEKTE DER WERFT

- 32 – »Hermann Marwede« –
Das Flaggschiff der Seenotretter
- 34 – »Rainbow Warrior« – Grüner Motorsegler.
- 34 – »Atair« – Nachhaltiges Forschungsschiff
- 35 – »Kalkgrund« und »Stollergrund« –
Messboote für die Marine

Verlag und Redaktion

Schiffahrts-Verlag »Hansa« GmbH & Co. KG
Ein Unternehmen der TAMM MEDIA | Stadthausbrücke 4, 20355 Hamburg
Postfach 10 57 23, 20039 Hamburg
Tel. +49 (0)40 70 70 80-02, Fax -208

Geschäftsführung

Peter Tamm

Chefredakteur: Michael Meyer

Redaktion: Jannik Westerkamp | Anna Wroblewski | Joshua Wygand
redaktion@hansa-online.de | www.hansa-online.de

Kaufmännischer Objektleiter

Florian Visser, Tel. +49 (0)40 70 70 80-312 | f.visser@hansa-online.de

Mediaberatung

Susanne Sinß, Tel. +49 (0)40 70 70 80-310 | s.sinss@hansa-online.de

Pioniergeist, Innovationskraft, Tradition, Erfahrung,
ein tolles Team – so hat es **FASSMER**
geschafft, **seit 175 Jahren**
erfolgreich am Markt zu sein.

Wir gratulieren ganz herzlich!

Power Solutions. Worldwide.
Made in Germany. Since 1968.

 **stucke**
GROUP

www.stuckeGROUP.com

Reinhard Lüken

Hauptgeschäftsführer
VSM Verband für Schiffbau und Meerestechnik



© VSM

Ein Fest für die maritime Gemeinschaft

Wenn ein Unternehmen mehr als 175 Jahre alt wird – wie die Fassmer Werft, gegründet am 18. Mai 1850 – dann ist das weit mehr als ein Stück Firmengeschichte. Es ist ein lebendiges Kapitel der deutschen Industriegeschichte und deutscher Schiffbaukultur, getragen von Tradition, Zukunftsgeist und echter Innovationsfreude.

Es sind diese Tugenden, die die beeindruckende Entwicklung vom kleinen Bootsbaubetrieb im 19. Jahrhundert bis zur fünften Generation heute ermöglichen – einem global aufgestellten Unternehmen im Spezialschiffbau, eingebunden in sechs Sparten mit über 1.500 Mitarbeitern.

Forschungsschiffe und Behördenfahrzeuge wie die kommende »Meteor IV« oder die neuen Schiffe für die Bundespoli-

zei, Rettungsboote, Offshore-Lösungen, Windkraftkomponenten, Composite-Technik – Fassmer steht für ein beeindruckendes Innovationsportfolio, das den deutschen Schiffbau entscheidend mitprägt und weiterentwickelt.

Fassmers Mitgliedschaft im VSM ist über viele Jahre gewachsen. Inzwischen seit mehr als einem Jahrzehnt steht Harald Fassmer als Präsident an der Spitze unseres Verbandes. Dieses herausragende Engagement eines Familienunternehmens in der aktiven Verbandsarbeit ist Ausdruck einer hohen Wertschätzung für die Anliegen und Aufgaben des Verbandes.

Unsere enge Verbundenheit mit der Familie Fassmer steht exemplarisch für das große Vertrauen, dass unsere Mitglieder uns entgegenbringen und das uns als

VSM-Team mit Stolz erfüllt. Nur so können wir gemeinsam authentisch für unsere Branche werben.

Dieses besondere Jubiläum ist darum auch ein Fest für die gesamte maritime Gemeinschaft. Es zeigt, was möglich ist, wenn Erfahrung, Handwerk und Innovationskraft Hand in Hand gehen. Und es ist ein Beleg dafür, dass der Verbund im VSM etwas bewegt: bei Nachhaltigkeit, Rahmenbedingungen, maritimer Technologie und Fachkräftesicherung.

Mein herzlicher Dank gilt der Familie Fassmer, allen Mitarbeitern und Partnern – und insbesondere Harald Fassmer, der seine unternehmerische Weitsicht mit unserer Verbandsarbeit verknüpft. Das Jubiläum ist Anlass, auf erfolgreiche 175 Jahre zurückzublicken – und mit gleicher Entschlossenheit die Zukunft zu gestalten. ■



REINTJES
POWERTRAIN SOLUTIONS

**Wir gratulieren herzlich
zum 175-jährigen Jubiläum!**

www.reintjes-gears.com

»Potenzial im Schiffbau ist sehr groß«

Harald und Holger Fassmer führen die Fassmer-Werft in der fünften Generation. Im großen HANSA-Interview blicken sie auf Highlights, schwere Zeiten, Potenziale, Schiffstypen, »neue Märkte«, die Notwendigkeit für Kooperationen und die Zukunft des Unternehmen



Fassmer Werft

Harald Fassmer und Holger Fassmer

Anlass des Gesprächs ist das 175-jährige Jubiläum. Da kann man mit Fug und Recht von einem Traditionsunternehmen sprechen. Hat eine solche Beschreibung große Bedeutung für Sie?

Holger Fassmer: Ein Traditionsunternehmen sind wir ganz bestimmt. Wenn man die Firma jetzt über fünf Generationen geführt hat, ist das schon etwas ganz Besonderes. Auch Familienunternehmen sind ganz bestimmt keine Selbstläufer. Es erfordert Mut und Vertrauen und zum richtigen Zeitpunkt ein Gespür dafür, an Bewährtem festzuhalten, aber auch Neues zu wagen.

Als Familie ein Unternehmen zu führen kann Vor-, aber auch Nachteile haben. Wie ist das bei Ihnen, kommen sie gut auf einen Nenner oder hängt der Haussegen bei Familienfeiern auch schon mal schief?

Harald Fassmer: Grundsätzlich haben wir uns in der Familie immer gut verstanden. Das wurde uns durch Generationen vor uns und insbesondere durch unsere Eltern mit in die Wiege gelegt: Wie wichtig es ist, sich innerhalb der Fa-

milie gut zu verstehen. Natürlich streitet man auch mal, als Kinder haben wir uns auch mal gerauft und wir sind auch nicht immer einer Meinung. Aber genau diese Mischung braucht es, um letztendlich auf Basis unterschiedlicher Gesichtspunkte die richtige Entscheidung zu treffen. Und ich glaube, in der Mehrheit haben wir die richtigen Entscheidungen getroffen. Insofern: Ja, es ist wichtig, dass man sich verträgt, und das haben wir wiederum unseren Kindern mit auf den Weg gegeben. Bisher – toi, toi, toi – hat das immer gut funktioniert.

Holger Fassmer: Wichtig ist, dass man die gleichen Werte teilt im Unternehmen.

Sie sitzen heute beide gemeinsam hier, von daher scheint es grundsätzlich in die richtige Richtung zu laufen...

Holger Fassmer: Wir machen auch privat einiges zusammen in der Familie. Nicht nur mit denen, die im Unternehmen aktiv oder beteiligt sind, sondern auch mit der gesamten Familie. Und ja, so ist es den Kindern vorgelebt worden und so versuchen wir es fortzuführen.

Sie sprechen die Werte des Unternehmens an. Was sind diese Werte?

Harald Fassmer: Tatsächlich gibt es eine Familien-Charta. Das sind noch nicht speziell die Werte des Unternehmens – da geht es auch darum, wie wir uns innerhalb der Familie mit dem Unternehmen verhalten wollen und welche Ziele wir haben. Natürlich gibt es auch Werte für das Unternehmen, die wir verfolgen: Wir möchten nachhaltig wachsen. Ein sehr großes Thema sind heute die Mitarbeiter, der Fachkräftemangel und wie wir mit unseren Mitarbeitern umgehen. Wie schaffen wir es, was wir als Familie vorleben, auch in das Unternehmen hineinzutragen? Auch Nahbarkeit gehört dazu. All das sind Themen, die wir versuchen, aktiv zu leben.

Und ganz aktuell, wie blicken Sie auf das Jubiläum? Überwiegt der Stolz oder liegt der Fokus darauf, wie man sich für die Gegenwart und die Zukunft aufstellt?

Holger Fassmer: Sowohl als auch. Es ist sicherlich zum einen der Stolz, das Unternehmen auch in unserer Generation – wir sind die fünfte – so weit gebracht zu haben, dass wir dieses Jahr unser 175-jähriges Jubiläum feiern können. Aber es ist auch eine Herausforderung: Jetzt die richtigen Weichen zu stellen für die nächsten 25 Jahre. Auch wenn es schwierig ist,

soweit in die Zukunft zu schauen. Das ist ein wichtiger Schritt und wir arbeiten gerade ganz aktiv daran – mit unseren Führungskräften, aber auch schon mit der nächsten Generation.

Auf die kommenden Generationen kommen wir später noch zurück. Zunächst wollen wir einen Blick in die Vergangenheit werfen. In 175 Jahren wird es eine ganze Menge an Neubauprojekten gegeben haben. Was waren aus Ihrer Sicht im Schiffbau – die Firma Fassmer ist ja auch in anderen Segmenten aktiv – besondere Highlights?

Harald Fassmer: Es gibt eine ganze Reihe von interessanten Referenzen. Ein ganz wichtiger Schritt war die Weiterentwicklung von Holz zu anderen Werkstoffen. Man muss wissen: Früher gab es bei uns an der Weser eine Vielzahl von Bootswerten, eine neben der anderen. Von all diesen Bootswerten gibt es heute nur noch Lürssen sowie Abeking & Raschmussen und Fassmer. Das sind die einzigen, die dort übrig geblieben sind. Warum ist das so? Weil viele es nicht geschafft haben, sich vom traditionellen Werkstoff Holz ausgehend weiterzuentwickeln zu Stahl oder Aluminium. Wir waren tatsächlich eines der ersten Unternehmen in Europa, das angefangen hat, Boote aus Glasfaser-verstärkten Kunststoffen herzustellen. Es gibt ein tolles Bild, auf dem zu sehen ist,



„VON DER WESER IN ALLE WELT-MEERE — FASSMER VERBINDET SEIT 175 JAHREN INGENIEURSKUNST MIT FAMILIENTRADITION.“

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZU DIESEM BESONDEREN JUBILÄUM!“

STEFAN HÖNER

DIRECTOR OPERATIONS GERMANY
MARINE & OFFSHORE



Kontakt



**BUREAU
VERITAS**

Fassmer hat in seiner langen Historie unter anderem auch mehrere Neubauten für die Wasserschutzpolizei geliefert



© Fassmer

wie wir eines dieser ersten Kunststoffbote vom Hallendach werfen, um der, ich nenne es mal »konservativen«, Reeder-schaft und Kundschaft zu zeigen, wie robust und gut dieser neue Werkstoff ist. Das war sicherlich ein ganz entscheidender Schritt in Richtung Zukunft. Wenn man ein bisschen weiter schaut, fällt mir die »Bremen 3« ein. Sie wurde von uns 1987 abgeliefert, mit 30 m als das erste größere Patrouillenboot für die Wasserschutzpolizei Bremerhaven. Das war ein wichtiger Schritt bei der Bestrebung, sich im Spezialschiffbau zu profilieren. Wir haben danach viele Arbeitsboote, Tonnenleger und Seenotrettungskreuzer gebaut. Der Neubau der »Hermann Marwede« im Jahr 2003 war ebenfalls ein Meilenstein: Der erste Seenotkreuzer, den wir für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) gebaut haben – und dann gleich das Flaggschiff. Später folgten die ers-

ten Forschungsschiffe und die Entwicklung der Offshore-Patrouillenboote ab 2000, vorrangig erstmal für den südamerikanischen Markt. Das war der Einstieg in diesem Bereich mit der Marke Fassmer Defence.

In 175 Jahren wird es aber nicht immer nur rosig zugegangen sein, neben den Highlights wird es auch »Lowlights« gegeben haben. Was waren die schwierigsten Zeiten der Werft?

Holger Fassmer: Die Frage ist: Wie weit blickt man zurück? Aus den Erzählungen unserer Eltern und unserer Großeltern wissen wir, dass die Zeit der Inflation in den 1920er-Jahren sicherlich schwer war und das Unternehmen vor erhebliche Schwierigkeiten gestellt hat. Es gab, ähnlich wie noch vor wenigen Jahren in der Corona-Zeit, die Problematik der Festpreise. Die Währung war nichts mehr wert, das hat zu erheb-

175 Jahre Innovation, Qualität und hanseatische Tradition

**Wir gratulieren der
Fr. Fassmer GmbH & Co. KG
herzlich zum 175-jährigen Firmenjubiläum!**

Seit 1850 steht Ihr Name für technische Spitzenleistung, unternehmerische Weitsicht und Verlässlichkeit – ein beeindruckender Meilenstein, der in der heutigen Zeit besondere Anerkennung verdient.

Wir wünschen Ihnen auch für die Zukunft viel Erfolg, starke Partnerschaften und weiterhin eine klare Kursbestimmung!

Mit den besten Glückwünschen
Attiki Industrieservice GmbH





OUR MANOEUVRING EXPERTISE IS KEEPING YOU ON COURSE SINCE 1889.

Welcome to the experts for
innovative positioning and manoeuvring



175 Jahre Fassmer Werft

Eine beeindruckende Erfolgsgeschichte!
**Wir gratulieren herzlich zu diesem besonderen
Jubiläum und wünschen weiterhin viel Erfolg
und Innovation für die Zukunft.**



lichen Schwierigkeiten geführt. Man hatte dann aber die Möglichkeit, dies mit holländischen Kunden zu kompensieren, da die Krone stabil war. So konnte man sich ein wenig aus dem Tal herausarbeiten. Es hat Brände im Unternehmen gegeben, wodurch man wieder bei Null anfangen musste. Die Nachkriegsjahre waren sicherlich auch schwierig, in denen die Belegschaft teilweise in anderen Unternehmen untergebracht war, um Zeit zu haben, wieder neue Aufträge zu gewinnen. All das waren schwierige Momente. Und zuletzt war es die Corona-Zeit: Sie war für uns wie für viele andere Unternehmen eine riesige Herausforderung.

War die Pandemie mitsamt ihrer Begleiterscheinungen ihrer Ansicht nach in den letzten 10 bis 15 Jahren der schwierigste Moment oder gab es noch andere brenzlige Situationen in der jüngeren Vergangenheit?

Harald Fassmer: Es ist schon so, dass Corona sowie der Krieg in der Ukraine und die damit verbundenen Folgen für uns heftig waren. Wie viele andere Werften hatten wir Aufträge, die wir noch vor der Pandemie zu Festpreisen erhalten hatten und die sich teilweise bis heute in unseren Auftragsbüchern befinden. Wir waren nicht in der Lage, die Kostensteigerung und die Probleme, die sich aus den gestörten Lieferketten heraus ergeben haben, an unsere Kunden weiterzugeben. Das hat Spuren hinterlassen in unseren Bilanzen.

Und ganz aktuell: Wie ist die Lage derzeit, wie läuft das Geschäft für sie?

Harald Fassmer: Das muss man ein bisschen differenziert betrachten. Im Spezialschiffbau sind wir froh, dass es einen sehr guten Auftragsbestand gibt. Insgesamt haben wir einen Auftragsbestand wie noch nie in unserer Geschichte – mit sehr interessanten Projekten, unter anderem aus Singapur. Das ist sehr gut und das freut uns. In anderen Bereichen sieht es etwas anders aus. Das Geschäft mit Rettungsbooten, die wir vorwiegend bei uns am Standort für Kreuzfahrtschiffe herstellen, läuft jetzt wieder an. In dem Geschäft hat es aber auch eine schwierige Phase gegeben, aus der wir noch nicht ganz raus sind. Dann gibt es noch den Bereich Windkraft und »Composites«. Auch hier sind wir nach wie vor in einem schwierigen Markt, in dem die großen Anlagenhersteller ihre Komponenten zunehmend aus Südostasien beziehen. Aus Deutschland und selbst aus Polen heraus, wo wir eine Tochterfirma für die Fertigung haben, sind wir kaum noch in der Lage, die Preisvorstellung unserer Kunden zu erreichen.

Welche Komponenten bauen Sie für Windkraftanlagen?

Holger Fassmer: Wir bauen die Maschinenhäuser, also die Spinner- und Gondelverkleidung, sowohl für Onshore- als auch Offshore-Windkraftanlagen.

Fassmer ist mittlerweile sehr breit aufgestellt und nicht mehr nur ein klassischer Schiffbauer. Soll das auch so bleiben und könnte vielleicht sogar noch ein weiteres Segment dazu kommen?



© Selzer

Das Forschungsschiff »Uthörn«, bei der Fassmer-Werft gebaut

Harald Fassmer: Es gibt viele Ideen, und wie das auch schon in der Vergangenheit der Fall war, müssen wir uns und unsere Produktpalette immer wieder den neuen Marktgegebenheiten und Rahmenbedingungen anpassen. Das machen wir kontinuierlich. Wir alle wissen, dass man immer mehr Aufmerksamkeit den autonomen Systemen schenkt. Auch da sind wir involviert, zum Beispiel mit einem Partner aus Singapur. Aber wir sind auch dabei, neue Schiffstypen zu entwickeln. Im Bereich der nachhaltigen Antriebe sind wir sehr aktiv mit LNG, Methanol und

dergleichen. Dort haben wir häufig auch Vorreiterrollen eingenommen. Forschung und Entwicklung ist ein ganz bedeutendes Thema und es ist wichtig, dort gut aufgestellt zu sein.

Sie haben neue Schiffstypen in Ihrem Portfolio genannt. Was kann man sich darunter vorstellen? In welche Richtung könnte das gehen?

Harald Fassmer: Wir können offen sagen, dass wir uns zum Beispiel an dem Projekt »Muse« der Marine beteiligen wollen. Zusammen mit Abeking & Rasmusen wollen wir dafür in einer Kooperation anbieten. Es gibt einen schon sehr weit aus-

gearbeiteten Entwurf, der weitestgehend den Anforderungen des Auftraggebers entspricht. Generell sind wir im Marine-Bereich dabei, mit unterschiedlichen Schiffstypen den aktuellen Anforderungen zu entsprechen. Das betrifft ebenso das Segment der Forschungsschiffahrt, wo wir häufig immer wieder von Null anfangen, weil die Anforderungen unserer Auftraggeber sehr speziell und immer wieder sehr unterschiedlich sind, sodass man nicht unbedingt auf existierende Entwürfe zurückgreifen kann. Die Vorschriften ändern sich fortwährend – entsprechend sind wir auch da kon-



MINIMAX

Wir gratulieren herzlich zu 175 Jahren FR. FASSMER

Mit Innovationskraft, Leidenschaft und Tradition prägt FR. FASSMER seit 1850 die maritime Welt. Minimax wünscht weiterhin viel Erfolg, eine sichere Fahrt und ein starkes Team an Board.

www.minimax.com

tinuierlich in der Entwicklung. Nachhaltigkeit ist natürlich ebenso ein großes Thema, um klimaneutral zu werden – insgesamt, nicht nur was unsere Produkte angeht, sondern auch, was unsere Produktionsverfahren angeht.

Zeitenwende, Bundeswehr – Bei diesen Schlagwörtern hoffen ja einige Unternehmen auf Aufträge, auch Schiffbauunternehmen, weil die Marine modernisiert werden soll. Würden sie in dem Geschäft gerne mehr machen, so das man es als richtig stabiles Standbein aufbauen kann?

Harald Fassmer: Aus diesem Grund haben wir die Marke Fassmer Defence formiert. Darin fassen wir alle Produkte aus dem Hause zusammen, die den militärischen Bereich betreffen. Im Schiffbau bieten wir die militärischen Ribs an, also die kleineren Einsatzboote für unterschiedlichste Einsatzzwecke von Special Forces (Anm. d. R.: Rib = Rigid Inflatable Boat, dt.: »festes, aufblasbares Boot«). Außerdem haben wir kleinere Patrouillen-Boote für küstennahe Einsätze, sogenannte CPVs. Wir haben die OPVs, die wir weiterentwickelt und an die Bundespolizei geliefert haben und für die wir jetzt von der Marine in Singapur einen sehr interessanten Auftrag über vier Schiffe bekommen haben. Darüber hinaus entwickeln wir unseren Typ MPV 130 für den Markt der Mehrzweckschiffe weiter. Es geht hin bis zu Korvetten und unbemannten Über- und Unterwasser-Booten, die wir mitentwickeln. Das ist eine breite Palette, mit der wir, so glaube ich, gut aufgestellt sind, die wir aber auch noch weiterentwickeln wollen.

Gerade wenn man auf die Ankündigungen blickt, die in der politischen Arena zur Modernisierung der Marine-Flotten gemacht wurden, kann man schon hoffen, dass da noch einiges dazu kommt, auch für den deutschen Schiffbau ...

Holger Fassmer: Absolut, ja. Der Bedarf ist sicherlich vorhanden und wir sehen, dass uns aus unterschiedlichen Ländern viele Anfragen erreichen. Der Markt ist interessant und birgt einiges an Potenzialen.

Wie kann man sich das ungefähr vorstellen: Welchen Anteil hat der eigentliche Schiffbau bei ihnen im Unternehmen?

Holger Fassmer: Aktuell macht der Schiffbau ungefähr 95 % des Auftragsbestands aus. In den letzten Jahren gab es diesbezüglich eine deutliche Entwicklung. Wir hatten in den vergangenen Jahrzehnten durchaus auch Phasen, in denen wir breiter aufgestellt waren, auch in anderen Produktbereichen. Aber das hat sich letztendlich auch durch entsprechende Marktentwicklungen verändert. Und wie gesagt, die Nachfrage, das Potenzial im Schiffbau, ist sehr groß und wir haben zunehmend größere Projekte mit größeren Auftragsvolumen. Daraus ergibt sich dieser hohe Auftragsanteil. Es ist auch das Geschäft, das am langfristigen läuft, teilweise über drei oder vier Jahre für bestimmte Projekte. In anderen Produktbereichen ist das Geschäft eher kurzfristiger.

Was sind eigentlich ihre liebsten Kunden? Öffentliche Hand oder privatwirtschaftlich?

Harald Fassmer: Im Spezial-Schiffbau haben wir kaum private Kunden. In der Regel sind es öffentliche Auftraggeber, für die wir arbeiten.

Sie haben gesagt, dass Sie auch immer mal wieder mit speziellen Anforderungen arbeiten müssen und dass man nicht so sehr auf Typen zurückgreifen kann, beziehungsweise dass man immer wieder von vorne anfangen muss. Das ist ein bisschen charakteristisch für die öffentliche Hand. Um das zu umgehen, könnte man ja sagen: Wir schwenken auf Märkte mit



**Geschichte schreibt man nicht.
Man baut sie. Am besten gemeinsam.**

Wir gratulieren euch herzlich zum 175jährigen Jubiläum
und freuen uns auf weitere gemeinsame Projekte.



ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com

mehr privaten Kunden und mehr Standarddesigns um. Andererseits bietet das Geschäft mit der öffentlichen Hand möglicherweise mehr Sicherheit, weil es womöglich ein verlässlicher Kunde ist. Wie sehen Sie das?

Harald Fassmer: Wir haben von Anfang an eine Strategie verfolgt, mit der wir eben nicht auf den Serien-Schiffbau gesetzt haben. Andere, wie zum Beispiel Damen Shipyards aus den Niederlanden, haben es ganz anders gemacht. Sie haben ihre eigenen Standard-Typen entwickelt. Kurze Lieferzeiten zu günstigen Preisen – das war aber nicht unsere Strategie. Wir haben eher den öffentlich-rechtlichen Auftraggeber gesucht, der mit seinen speziellen Anforderungen ein »anspruchsvoller« Kunde ist, den man zu nehmen wissen muss. Darauf haben wir uns eingestellt. Wir haben eine sehr starke Konstruktion mit inzwischen über 200 Mitarbeitern und verstehen den öffentlich-rechtlichen Auftraggeber heutzutage. Das ist unser Konzept: Wir bieten dem Kunden genau das, was er sich wünscht und was er ausschreibt.

Fassmer ist auch im Ausland aktiv. Ist es eine Option, noch weitere solcher Schritte zu gehen, zum Beispiel mit Fertigungsstätten oder Konstruktionsbüros, um auch im Ausland stärker an öffentlich-rechtliche Auftraggeber zu kommen?

Harald Fassmer: Das sind durchaus Optionen, die wir auch in Erwägung ziehen und wo wir uns Möglichkeiten anschauen. Wir haben in der Vergangenheit diverse Aufträge bearbeitet, bei denen wir mit internationalen Schiffbauern zusammengearbeitet haben. So haben wir Konstruktionen, Materialpakete oder technische Assistenz geliefert für Schiffe, die schließlich vor Ort gebaut worden sind. Das war häufig sehr erfolgreich und das machen wir aktuell auch ab und an, wenn es sich nicht anders darstellen lässt. Natürlich freuen wir uns, wenn wir die Schiffe bei uns bauen können. Aber auch derartige Projekte sind für uns interessant. Darüber hinaus schauen wir uns nach weiteren Möglichkeiten und interessanten Kooperationsprojekten um.

Haben sie bestimmte Regionen oder Länder im Blick, die sie für besonders interessant halten, beziehungsweise wo sie großes Potenzial sehen?

Harald Fassmer: In Südamerika waren und sind wir in unterschiedlichen Ländern aktiv. Mittelamerika oder die USA könnten eventuell noch interessant werden. Dort soll viel in den Aufbau des Schiffbaus investiert werden, das werden wir im Auge behalten. Wir haben in Amerika bereits eine Service-Firma und eine kleinere Werkstatt. Dort könnten wir zwar keine größeren Spezialschiffe bauen, aber zumindest wäre ein Ansatz vorhanden. Südostasien ist für uns interessant, auch dort haben wir schon vor Ort diverse Aufträge abgearbeitet. Das sind für uns derzeit die interessantesten Regionen.

Sie bearbeiten bekanntlich in Deutschland Projekte in Kooperation mit anderen Schiffbauern, etwa mit einem großen Konzern aus dem äußersten Nordwesten des Landes oder mit »Nachbarn«. Meinen Sie, dass so etwas künftig noch verstärkt gemacht werden muss, um größere oder anspruchsvolle Projekte für den deutschen Schiffbau zu sichern?

Harald Fassmer: Ich glaube schon, ja. Mit Abeking & Rasmussen arbeiten wir an einem Neubau für Indonesien: ein Vermessungs- & Forschungsschiff. Außerdem gibt es den Neubau der »Meteor 4«, an dem wir zusammen mit der Meyer Werft arbeiten.

Besagtes Unternehmen aus dem äußersten Nordwesten ...

Harald Fassmer: Das sind beides Kooperationen, die notwendig waren, um solche Aufträge überhaupt abarbeiten zu können. Das wäre uns alleine nicht möglich gewesen. Insofern macht es Sinn, zu kooperieren. Vielleicht auch darüber hinaus: Die Zusammenarbeit weiter zu verstärken mit dem ein oder anderen Partner ist, so glaube ich, grundsätzlich sinnvoll in Deutschland. Es ist ohnehin schwierig, aus Deutschland heraus im Spezialschiffbau erfolgreich zu sein, bei all den Herausforderungen, die wir hier haben.

Auch darauf wollen wir noch zu sprechen kommen. Zuvor noch die Frage, was man als einzelne Werft machen kann, um im Markt zu bestehen. Man kann natürlich kooperieren, man könnte aber auch in die eigenen Anlagen und in die eigene



ZERTIFIZIERT NACH DIN EN ISO 9001:2015
MADE BY SCHAFFRAN

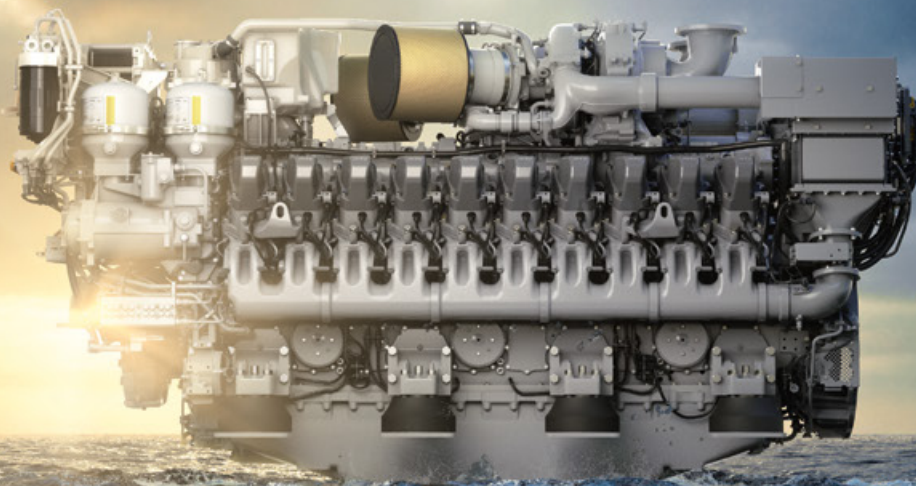
www.schaffran-propeller.de

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH
ZU 175 JAHREN
FR FASSMER GMBH & CO. KG

**HOCHSPEZIALISIERT.
HOCHQUALIFIZIERT.**

- ✓ Verstell- & Festpropeller
- ✓ Komplette Wellenanlagen
- ✓ Reparatur & Service
- ✓ Lohnbearbeitung

NEVER COMPROMISE. SCHAFFRAN



ZUSAMMEN SICHER DURCH JEDEN STURM

Herzlichen Glückwunsch zu 175 Jahren Fassmer

Auf Schiffe von Fassmer und **mtu**-Motoren von Rolls-Royce vertrauen Menschen weltweit, wenn es darauf ankommt. Das Streben nach unbedingter Zuverlässigkeit und innovativen Lösungen für sich stetig wandelnde Herausforderungen verbindet unsere Unternehmen seit vielen Jahren. Davon zeugen zahlreiche gemeinsam realisierte Projekte von Seenotrettungskreuzern über Polizeiboote bis hin zu Offshore-Patrouillen-Booten.

Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum und freuen uns darauf, auch in Zukunft gemeinsam Standards zu setzen.

Infrastruktur investieren. Ist das für sie eine Option oder schon geplant?

Holger Fassmer: Wir schauen ständig, wie wir unsere Standorte weiter modernisieren können, wie wir sie weiter ausbauen können. Insbesondere gibt es den Bedarf, Liftkapazitäten zu vergrößern. Wir haben die Möglichkeit, Schiffe mit dem Syncro-Lift aus dem Wasser zu holen. Aber die Schiffe werden größer, insofern ist eine konkrete Überlegung momentan, das Schiffshebewerk zu verlängern. Darüber hinaus geht es um Pieranlagen, die modernisiert werden müssen. Außerdem wollen wir weitere Büro-Kapazitäten schaffen.

Wie groß ist Ihr Team aktuell?

Holger Fassmer: Derzeit sind es knapp 600 Mitarbeiter im Unternehmen.

Zwecks Kapazitätsausbau kann man ja auch eine andere Werft übernehmen. Ist so etwas bei Ihnen auf der Agenda?

Holger Fassmer: Man sollte grundsätzlich nichts ausschließen. Es hängt davon ab, welche Optionen es am Markt gibt und ob es insgesamt Sinn macht – für uns als Unternehmen und den Partner, mit dem man das eventuell machen möchte. Das muss man sich im Einzelfall genau anschauen, aber

grundsätzlich könnte das auch eine Option sein.

Dann kehren wir wie angekündigt zurück zu den Herausforderungen. Was sind aus Ihrer Sicht ganz aktuell die zentralen Herausforderungen, mit denen sie sich herumschlagen müssen?

Holger Fassmer: Zum einen ist es sicherlich der Fachkräftemangel. Das Thema begleitet uns jeden Tag aufs Neue.

Im Office oder in der Halle?

Holger Fassmer: In beiden Bereichen. Qualifiziertes Personal zu bekommen ist extrem schwierig. Wir haben vor diesem Hintergrund unsere Ausbildungsaktivitäten erheblich verstärkt, gerade auch mit Blick auf die dualen Studiengänge. Aber das alleine reicht nicht, um den Bedarf abzudecken. Man muss wirklich einen gewaltigen Aufwand betreiben, um Leute für das Unternehmen zu gewinnen und sie dann auch möglichst zu halten.

Und zum anderen? Außer dem Fachkräftemangel?

Harald Fassmer: Es gibt viele Herausforderungen. Ich will jetzt gar nicht so sehr die »Standards« aufführen, wie Bürokratie-Abbau und dergleichen. Aber es ist tatsächlich so: Die Aufträge, die wir heute abarbeiten müssen, sind komplex. Die Anforderungen unserer Kunden sind ... ich nenne es mal »sehr umfangreich«. Wir sind als Generalunternehmer und Systemintegrator eben auch auf die Performance vieler Zulieferfirmen und Systemlieferanten angewiesen. Wir beobachten, dass alles sehr viel schwieriger geworden ist seit der Corona-Zeit. Wir müssen wesentlich langfristiger planen. Wenn wir einen bestimmten Lieferanten mit bestimmten Qualifikationen zu einem bestimmten Zeitpunkt brauchen, dann kann man den nicht kurzfristig anfordern. Bei all unseren Partnern, ebenso wie bei uns selbst, sehen wir den Fachkräftemangel und seine Auswirkungen. Das ist schon eine Herausforderung und eine Umstellung im Vergleich zu der Zeit vor Corona.

Das klassische Thema: Man braucht einen Handwerker, aber es dauert sehr lang, bis man einen Termin bekommt, weil der Handwerker nicht genug Leute hat. Wie drückt sich das bei Ihnen konkret aus?

Harald Fassmer: Stellen Sie sich vor, sie planen eine Probefahrt für ein neues Schiff. Diese Probefahrt findet an einem ganz bestimmten Tag statt. Dann brauchen sie von allen kritischen Lieferanten die entsprechenden Monteure mit dem entsprechenden Know-How. Häufig verzögert sich die Probefahrt aber um ein oder zwei Tage, weil an irgendeiner Stelle etwas noch nicht ganz so funktioniert, wie es sollte. Es ist heute eine richtige Herausforderung, solche Dinge zeitnah umzusetzen und verlässlich zu planen.

Wie bewerten Sie in dem Zusammenhang den politischen und regulatorischen Rahmen, in dem sie arbeiten? Aus dem deutschen Schiffbau wird bekanntlich immer wieder auf Aspekte wie Wettbewerbsgleichheit gepocht. Wie sehen Sie das?

Harald Fassmer: Das kommt darauf an, ob man vom Wett-

175 JAHRE ERFOLG –
AUF EINE WEITERHIN
GUTE ZUSAMMENARBEIT!

viega.com/Marine



viega

Hamburgs maritimes Herz



...mehr geht nicht!

Erleben Sie die ganze Geschichte
der Schifffahrt auf neun Decks
in der weltweit größten maritimen
Privatsammlung in Hamburgs ältestem
Speichergebäude mitten in der HafenCity.



KAISPEICHER B | KOREASTRASSE 1 | 20457 HAMBURG
TEL. 040 300 92 30-0 | WWW.IMM-HAMBURG.DE
ÖFFNUNGSZEITEN: TÄGLICH 10 BIS 18 UHR

Internationales
Maritimes Museum
Hamburg

bewerb innerhalb Deutschlands oder Europas oder global spricht.

Zum einen zielt die Frage auf den Wettbewerb innerhalb Europas ab. In dem Markt gibt es ja auch ein paar staatliche oder staatlich-kontrollierte Anbieter. Zum anderen gibt es mit Blick auf den internationalen Wettbewerb Diskussionspunkte wie staatliche Förderungen etc.

Harald Fassmer: Es gibt viele Themen mit dem öffentlichen Auftraggeber, die wir ja auch von Seiten des Verbandes immer wieder ansprechen (Anm. d. R.: Harald Fassmer ist Präsident des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM)) und bei denen wir Potenziale sehen. Tatsächlich ist es so: Wenn man sich die Situation nur in Europa anschaut, findet man kaum ein Nachbarland, das Spezialschiffe auf deutschen Werften beauftragen würde.

Andersherum kommt es immer wieder vor, dass die hiesige öffentliche Hand Neubau-Aufträge ins Ausland vergibt und sich dabei auf Preise und EU-Vorgaben für europaweite Ausschreibungen bezieht ...

Harald Fassmer: Ja, andersherum gibt es das sehr wohl.

Unsere Behörden sind etwas genauer in der Auslegung des europäischen Ausschreibungsrechts. Insofern versuchen wir auch Hilfestellung bei bestimmten Fragen zu geben: Wie kann man Ausschreibungen formulieren? Anhand welcher Kriterien werden Aufträge vergeben? Es sollte möglichst nicht nur der Preis gewertet werden, sondern eben auch technische Komponenten oder Fähigkeiten. Es geht auch darum, dass man sich bei unseren europäischen Nachbarn diese Dinge ein bisschen anschauen kann. Wieso bekommen die das hin, dass die Aufträge meistens im Land bleiben? Da gibt es sicherlich viele Themen, auch wenn wir über die allgemeinen Rahmenbedingungen sprechen. Wir wollen uns aber nicht beklagen. Wir haben mit der Innovationsförderung ein Instrument, das sehr gut hilft und über das wir uns freuen. Es gibt sicherlich weitere Ideen. Von Seiten des Verbandes sagen wir immer wieder: Es wäre schön, wenn man die bestehenden Förderprogramme an deutsche Wertschöpfung knüpfen könnte. Das könnte eine Maßnahme sein. Insgesamt muss es uns gelingen, den Schiffbau in Deutschland und Europa weiter zu stärken. Damit wir eben nicht, wie in der Vergangenheit geschehen, weiter an Kapazität verlieren. Das wäre das schlimmste, was uns passieren könnte. Eigentlich sind die Voraussetzungen jetzt ganz gut. Ich hoffe, dass mit der europäischen maritimen Industriestrategie, die auf EU-Ebene entwickelt wird, dem Schiffbau auch auf europäischer Ebene mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Zumal die gesamte maritime Industrie mittlerweile verstärkt auch als wichtige, zum Teil kritische Infrastruktur anerkannt wird. Das Beispiel USA, wo die Politik den Schiffbau jahrzehntelang nicht sonderlich im Blick hatte, macht das Problem deutlich: Jetzt fehlen Kapazitäten für den Auf- und Ausbau der Flotten im eigenen Land. Könnte das aus Ihrer Sicht auch hierzulande drohen oder haben Sie Hoffnung, dass die Lage mittlerweile erkannt wurde?

Harald Fassmer: Den Eindruck haben wir, ja. Jetzt fehlt es allerdings nach wie vor an entsprechenden Maßnahmen. Aber das ist auch nicht ganz trivial. Man muss sich schon überlegen, mit welchen Maßnahmen sich was erreichen lässt. Der »Ships for America Act« der US-Regierung (Anm. d. Red.: 250 Schiffe für das US-Register sollen von US-Werften gebaut werden, um gleichzeitig die nationale Flottenkapazität zu stärken und den Schiffbau zu stützen) könnte eine ganz gute Blaupause sein. Vielleicht kann man sich da auch das ein oder andere anschauen und für Europa entsprechend implementieren. Es gibt sicherlich die unterschiedlichsten Ideen und Vorschläge. Wichtig ist, dass wir ins »doing« kommen, dass entsprechende Maßnahmen definiert und kurzfristig umgesetzt werden.

Das könnte ein Knackpunkt werden: Hierzulande wird immer wieder moniert, dass sich Verfahren von der Idee über die Erkenntnis zum Bedarf bis ins »doing« – Stichwort Europarecht – oft sehr lange hinziehen. Das kann man auf die Thematik »Sicherheit« und die Zeitenwende. Aber das lässt sich auch auf das zweite große Schlagwort beziehen, die »grüne Transformation« der Schifffahrt, sei es nun für die



HEINRICH RÖNNER GRUPPE
Mit vereinten Kräften

Wir gratulieren zu 175 Jahren!

Die Heinrich Rönner Gruppe – als Partner der maritimen Industrie – wünscht FR. FASSMER weiterhin Erfolg und Innovationskraft.





Congratulations!

From all of us at DNV - in Hamburg and across the world - heartfelt congratulations on your **175th anniversary**. It's a real privilege to share such a long-standing and trusted partnership. Over the years, we've seen first-hand the dedication, innovation, and craftsmanship that make Fassmer so special. Your legacy lives not just in the ships you build, but in the confidence you've inspired throughout the maritime world.

We're proud to be part of your journey - and excited to see where the next chapter takes us.



Holger und Harald Fassmer zu Gast beim HANSA-Podcast

Handels- oder Kreuzschiffahrt oder auch für die Spezialschiffahrt. Es gibt Förderinstrumente und es gibt großes Potenzial für den Schiffbau: Im Prinzip müsste ein großer Teil der Flotte umgerüstet, modernisiert oder ausgetauscht werden. Das ist wahrscheinlich auch für Fassmer ein großes Thema?

Harald Fassmer: Absolut, das ist es. Deswegen haben wir uns sehr früh mit diesen Technologien auseinandergesetzt. Wir haben mit der »Helgoland« die erste Passagierfähre mit LNG-Antrieb geliefert. Das war schon etwas abenteuerlich, weil es zu dem Zeitpunkt noch gar keine Vorschriften in diesem Bereich gab und die Technologie auch noch nicht wirklich komplett verfügbar war. Wir haben mit der »Uthörn« das erste Methanol-betriebene Schiff gebaut – auch wenn es da noch wie vor technische Schwierigkeiten gibt, den Methanol-Motor verlässlich in Gang zu bekommen. Wir sind dabei etwas experimentell unterwegs (lacht). Aber es ist natürlich auch sehr spannend und es ist eine ganz wichtige



Auch die »Grimmershörn« kommt von Fassmer

Entwicklung. Ich glaube schon, dass bei den Spezialschiffen, die wir bauen, in diesen Größenordnungen Methanol die Zukunft sein wird. Anders als im großen Handelsschiffbau, wo heute schon große Zweitaktmotoren mit Methanol zu sehen sind, sind im Bereich der kleineren Viertaktmotoren noch keine Methanol-Motoren am Markt verfügbar. Aber es ist eine Entwicklung, die vorangetrieben wird und die für die Zukunft, gerade mit Blick auf den Spezialschiffbau, ganz wichtig sein wird.

Im Spezialschiffbau wird ja auch gerne mit Elektromobilität »experimentiert« oder kokettiert ...

Harald Fassmer: Es ist bei fast allen Neubauten, die wir zurzeit im Auftragsbuch haben, ein Thema, entsprechende Kapazitäten für hybride Antriebe mit vorzusehen. Wenngleich ich für unsere Schiffe sagen kann, dass es als Stand-alone-Lösung zumindest heute noch nicht in Frage kommt.

Wer weiß schon, was die Zukunft bringt. Sie sagen, ein wichtiger Punkt in der Unternehmensgeschichte war der Übergang zu einem neuen Baumaterial, weg vom Holzbootbau. Ist es aus Ihrer Sicht absehbar, dass diesbezüglich der nächste Wechsel bevorstehen könnte? Anders gefragt: Wie wird der Schiffbau der Zukunft ihrer Ansicht nach aussehen?

Harald Fassmer: Leichtbau ist auf jeden Fall ein Thema. Die neuen Kraftstoffe, die wir künftig nutzen – sei es nun Methanol oder andere synthetisch-hergestellte Kraftstoffe – werden sehr begehrt sein. Die Preise werden steigen. Insofern wird es wichtig sein, die Schiffe von morgen so leicht wie möglich zu bauen, um den Energieverbrauch zu minimieren. Und da spielen natürlich Kompositmaterialien eine große Rolle. Wir sind an dem Thema dran und haben durch unsere »Composite«-Aktivitäten schon Erfahrung. Wir bauen zum Beispiel bereits Masten aus Kohlefaser. Wir haben unterschiedlichste Bauteile, die wir mit Kompositmaterialien ersetzen. Ich glaube, das wird künftig noch weiter an Bedeutung gewinnen.

Es dürfte also so schnell keine Langeweile aufkommen bei Ihnen ...

Harald Fassmer: Langeweile haben wir ohnehin nicht.

Unterm Strich: Haben Sie denn auch noch Lust auf Schiffbau, trotz der immer wieder aufkommenden Herausforderungen und allem, was bisweilen auf einen einprasselt?

Harald Fassmer: Ja, absolut. Zu verfolgen, wie ein Schiff entsteht, vom ersten Zeichenstrich bis zur Fertigung, ist wirklich

spannend. Die Schiffe, die wir bauen, sind total spannende Schiffe mit unterschiedlichsten Einsatzzwecken. Also ja, ohne Frage, es ist schon sehr begeisternd. Man kann es auch daran sehen, dass jeder, der neu in die Branche kommt, begeistert ist und sie häufig auch nicht mehr verlässt. Auch wenn der Ruf des Schiffbaus ehrlicherweise ein bisschen gelitten hat. Es gab und gibt viele negative Schlagzeilen, viele Werften gibt es gar nicht mehr. Aber das Produkt als solches ist hochspannend.

Wie angekündigt, kommen wir noch einmal auf die Frage der Generationen in der Unternehmensführung zurück. Sie beide leiten die Firma in fünfter Generation. Wie steht es denn um die Weiterführung, um die nächste Generation? Ist das schon geklärt?

Holger Fassmer: Es gibt eine sechste Generation. Ich habe zwei Kinder und Harald hat drei Kinder. Sie alle haben eine Ausbildung absolviert, die in diese Richtung passen würde. Mein Sohn ist bereits im Unternehmen tätig, ebenso wie meine Tochter. Haralds Kinder sind zurzeit noch andernorts beschäftigt. Es gibt noch keine Entscheidung, wer was an welcher Stelle machen wird. Ob am Ende alle Kinder im Unternehmen tätig sein werden, muss man noch ein wenig abwarten.

Harald Fassmer: Vielleicht schlägt der eine oder die andere auch einen ganz anderen Weg ein, wenn er oder sie sieht, wie »der Alte« sich manchmal abmüht ... (lacht)

Ein Vorgänger kann ein gutes oder ein abschreckendes Beispiel sein. Aus Ihren Ausführungen lässt sich aber heraushören, dass es in der nächsten Generation durchaus grundsätzlich Interesse gibt ...

Harald Fassmer: Was die sechste Generation angeht, brauchen wir uns keine Sorgen zu machen.

Da sind sie schon weiter als so manch anderer Akteur in der in der maritimen Branche ...

Holger Fassmer: Es ist absolut keine Selbstverständlichkeit, dass jemand aus der nächsten Generation die Fähigkeiten und vor allen Dingen auch das Interesse hat, das Unternehmen weiterzuführen. Das sind berechnete Fragen, die uns auch immer wieder von Partnern gestellt werden, die natürlich ein Interesse daran haben, wie es weiter geht. Insofern können wir die Gemüter etwas beruhigen und sagen: Es wird weitergehen.

Interview: Michael Meyer



Congratulations, Fassmer on 175 Years of Maritime Excellence

From all of us at NACOS Marine, congratulations on reaching this remarkable milestone.

Your legacy of innovation in shipbuilding, lifeboats, and maritime technology continues to set standards across the industry.

We're proud to celebrate 175 years of craftsmanship, dedication, and global impact with you.

Here's to many more years ahead.

NACOS Marine
- Navigating the Future, Anchored in Experience.



NACOS Marine GmbH
Gasstraße 18, 22761
Hamburg, Germany

<https://www.nacosmarine.com>

Vom Bootsschuppen zur Spezialwerft

In ihrer 175-jährigen Geschichte hat sich die Fassmer Werft von einem kleinen Ein-Mann-Betrieb zu einem internationalen Namen im Schiffbau entwickelt – durch Fleiß, Innovation und technisches Können

Die Anfänge der Fassmer Werft liegen in einem Schuppen. Im Jahr 1850 fertigte der Schiffszimmerer Johannes Faßmer in Bar-denfleth an der Weser seine ersten Holzboote für den Wasserbau und die Fischerei. Sie entstanden gemeinsam mit zwei Gesellen in Handarbeit, und über Jahre bleibt der Bootsbau ein kleines, aber solides Geschäft, das die Familie ernähren konnte.

Das Wachstum setzte erst 30 Jahre später ein, als Faßmers Sohn Carl Johann Friedrich in das Unternehmen eintrat. Er baute den Betrieb weiter aus, beispielsweise durch einen zweiten Bootsschuppen in den 1890er Jahren, und schaffte neue Maschinen an. Auch das Angebot wurde erweitert, erstmals baute der Betrieb auch Sportboote. Der Name Faßmer machte im Laufe der Zeit durch gute Qualität von sich reden, der Auftragsbestand wuchs kontinuierlich. Gut 20 Mitarbeiter waren zu dieser Zeit auf der Bootswerft beschäftigt.

Diese positive Entwicklung setzte sich über viele Jahre und einen weiteren Generationswechsel fort: Johannes Arnold Ludwig Faßmer – genannt Hans –, Enkelsohn des Firmengründers, übernahm um 1920 die Leitung des Unternehmens. Die Folgen der Großen Depression, die zum Ende des Jahrzehnts einsetzt, konnte die Werft abmildern. Bauverträge, die mit deutschen Kunden zu Festpreisen geschlossen worden waren, ließen sich nur mit finanziellen Verlusten abschließen, da die Kosten für Material explodiert waren. Der Betrieb hätte womöglich eingestellt werden müssen, wenn es nicht gelungen wäre, Aufträge aus den währungsstabilen Niederlanden einzuholen.

Der nächste Rückschlag folgte schon 1935, als das Gelände aus nie geklärten Gründen niederbrannte. Hans Faßmer hatte erst kurz zuvor aus Kostengründen den Versicherungsschutz für seine Gebäude und Maschinen verringert – ein schwerer Schlag

für den Betrieb. Die ausgezahlte Summe reichte jedoch aus, um die Produktion wieder aufzubauen, teils mit gebrauchten Maschinen. 1938 liefert die Werft das erste Boot aus Stahl ab, womit das bis dahin ausschließlich verwandte Holz als bevorzugtes Baumaterial abgelöst wurde. Zwei Jahre später wurde das Richtfest für einen weiteren Bootsschuppen gefeiert, womit auch die Voraussetzungen für den Bau größerer Projekte geschaffen worden waren.

Erste Boote aus Leichtmetall

Im Zweiten Weltkrieg nahm die Werft kaum Schaden, wurde 1944 auf Anordnung des damaligen Leiters des Marineauschusses für Holzboote dennoch stillgelegt. Erst mit der Währungsreform im Jahr 1948 kam wieder Leben in den Betrieb, der sich zwischenzeitlich mit dem Bau von Sauerkrautfässern und Schulbänken sowie der Reparatur von Brücken über Wasser halten konnte. Ein innovativer Auftrag beendete die schweren Zeiten: Noch im selben Jahr lieferte die Werft das erste Boot aus Leichtmetall ab, das aus Mangel an Erfahrung im Schweißen des Materials mit Nieten versiegelt wurde.

Aufbruchstimmung kam im Jahr 1951 auf, als das Unternehmen einen besonders öffentlichkeitswirksamen Auftrag erhielt: Die Howaldtswerke in Kiel orderten neue Rettungsboote für die beiden Großsegler »Pamir« und »Passat«, die zu Schulschiffen umgebaut wurden. Auch abseits davon wuchs das Orderbuch immer weiter, sodass die Familie Faßmer ihre Aufträge teils auf benachbarte Bootswerften weiterleiten musste. Die wachsende Nachfrage, darunter erneut auch aus den Niederlanden, veranlasste Werftchef Hans Faßmer, die Schreibweise der Werft zum



gratulieren zu

175 Jahre
FR. FASSMER

**Gemeinsam für Tradition
und Innovation am
Standort Bremen!**

PUMP ENERGY SAVING SYSTEM (PES)



UP TO 80%

ENERGY SAVING
by smart pump control



Geklinkertes Ruderboot, gebaut etwa 1925

noch heute gebräuchlichen »Fassmer« zu ändern – so sollten weitere Auslandsgeschäfte erleichtert werden. Einen weit größeren Schritt wagte das Unternehmen in den Fünfziger Jahren mit der Fertigung der ersten Boote aus glasfaserverstärktem Kunst-

stoff (GFK). Während der neue Werkstoff in Amerika bereits zur Anwendung kam, war Fassmer einer der ersten Vertreter in Europa, der sich mit dem Einsatz von GFK im Bootsbau allgemein und speziell im Rettungsbootsbau beschäftigte. Die eher kon-



SAM Electronics gratuliert der FASSMER Werft zum 175. Jubiläum

| Wir wünschen für die Zukunft weiterhin viel Erfolg!

SAM Electronics: Elektrischer Systemintegrator der SVK Boote, der Meteor und der Walther Herwig.

www.wartsila.com/sam-electronics



© Fassmer Werft

Fallversuch mit einem Kunststoffruderboot vom Dach des Bootschuppens im Jahr 1957

servative Kundschaft war anfangs noch skeptisch, doch durch eindrucksvolle Tests konnten am Ende auch die letzten Zweifler überzeugt werden – zum Beispiel durch den Abwurf eines Boots vom Dach der Bootsbauhalle, um zu zeigen wie widerstandsfähig der neue Werkstoff ist. GFK ist darüber hinaus schwer entflammbar, was ein Mitarbeiter eindrucksvoll mit einem Brenner demonstrierte. Die Entscheidung, glasfaserverstärkte Kunststoffe zu verwenden, sollte die weitere Entwicklung der Werft langfristig prägen.

Neue Fläche am Deich

Da die Boote immer größer wurden, geriet man auf dem ursprünglichen Werftareal schließlich an seine Grenzen. Immer öfter mussten Neubauten mit einem Kran über den Deich gehoben werden, da sie nicht mehr durch den Durchlass passten. Die Fassmer Werft zog daraufhin 1959 auf ein 4 ha großes Gelände in Berne/Motzen an der Weser um, das einen direkten Zugang zum Hafenbecken erlaubte. Wenig später wurde der gesamte Betrieb nach Motzen verlegt.

1964 übergab Werftchef Hans Faßmer die Geschäftsführung an seine Söhne Friedrich »Friedel« und Heinz und damit an die vierte Generation der Familie. Rund 40 Mitarbeiter waren zu die-

HSVA

The Hamburg Ship Model Basin

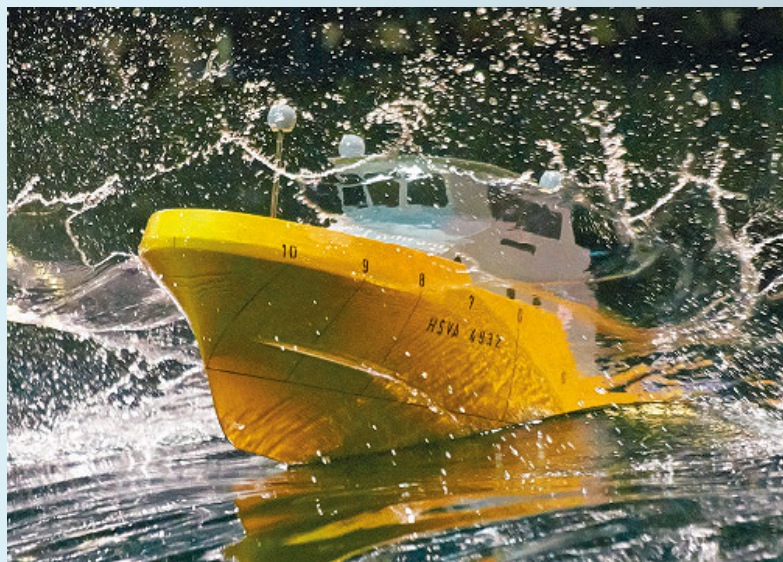
Driving Excellence for the Maritime Future

Die HSVA gratuliert Fr. Fassmer GmbH & Co. KG zum 175-jährigen Jubiläum!

175 Jahre Schiffbau auf höchstem Niveau sind eine außergewöhnliche Leistung und ein eindrucksvoller Beweis für Ihre Innovationskraft, Ihre Beständigkeit und Ihr Engagement. Ihr Unternehmen hat nicht nur die Veränderungen des deutschen Schiffbaus der letzten Jahrzehnte aktiv mitgestaltet, sondern auch eine führende Rolle in der Weiterentwicklung modernster Spezialschiffe und zugehöriger Technologie eingenommen. Das Team der HSVA ist froh und stolz, einen Beitrag zu Ihren fortschrittlichen Projekten, wie z. B. METEOR IV, der LNG-Zollkreuzer, Einsatzschiffe der Bundespolizei, der LNG-Helgoland-Fähre sowie diversen Kreuzerklassen für die DGzRS, leisten zu dürfen.

Wir sind überzeugt, dass Sie auch in Zukunft mit Ihrem innovativen Geist und Ihrem außergewöhnlichen Know-how weiterhin neue Maßstäbe setzen und die maritime Welt aktiv mitgestalten werden.

Die HSVA wünscht Ihnen alles erdenklich Gute für die Zukunft!



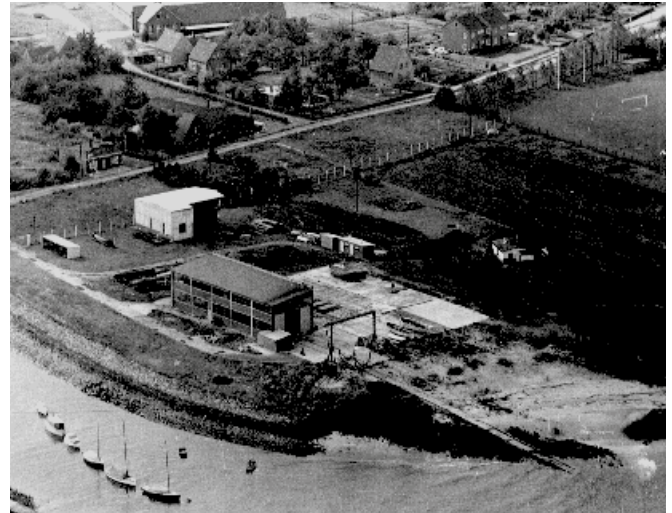
sem Zeitpunkt bei der Fassmer Werft beschäftigt. Unter der neuen Geschäftsführung traf das Unternehmen zahlreiche Entscheidungen und Geschäfte, die den Grundstein für seinen heutigen Status legten. So übernahm Fassmer im Jahr 1968 Oldenbusch & Co., ein Unternehmen, das auf Schiffsausrüstung und Leichtmetallbau spezialisiert ist. In den 1970er Jahren gewann die Werft die Volkswagen AG als Kunden für Dächer aus glasfaserverstärktem Kunststoff. In dieser Zeit etablierte sich das breite Angebot von Fassmer: Spezialschiffbau, Rettungsboote, Produktion branchenfremder Komponenten aus Faserverbundwerkstoffen und Schiffsausrüstung. Dieses breite Spektrum machte das Unternehmen in guten wie schlechten Zeiten stark.

Eine Feuerprobe

Auch die Entwicklung von Rettungs- und Tenderbooten für Kreuzfahrtschiffe war ein wichtiger Schritt in der Unternehmensgeschichte, da sie mit den sich schnell ändernden Sicherheitsvorschriften gemäß SOLAS und IMO Schritt hielt. Ebenso wichtig waren vollständig geschlossene Rettungsboote, wie sie zum Beispiel auf Tankern zum Einsatz kommen. Ein Test, bei dem ein geschlossenes Rettungsboot mit Sprinkleranlage im Jahr 1983 zehn Minuten lang in einem Flammenmeer und Temperaturen

von bis zu 1200 °C gelassen wurde, demonstrierte die Widerstandsfähigkeit dieser neuen Modelle.

Anfang der Neunziger Jahre übernahmen Hans, Holger und Harald Fassmer die Geschäftsführung des Unternehmens. Mit



© Fassmer Werft

Erster Bauabschnitt des Werftgeländes an der Weser, 1961



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH
 — ZUM —
175 JÄHRIGEN JUBILÄUM

ihnen begann ein neues Kapitel in der Firmengeschichte, das von Internationalisierung, technologischer Erneuerung und dem weiteren Ausbau der Werft geprägt ist – und bis heute andauert. Als Vertreter der fünften Generation der Familie setzten sie auf nachhaltiges Wachstum, strategische Partnerschaften und Investitionen in Zukunftstechnologien. Besonders die globale Ausrichtung des Geschäfts, verbunden mit der Spezialisierung auf komplexe Spezialschiffe, sollte Fassmer in eine neue Liga der maritimen Industrie heben.

Bereits kurz nach der Übernahme wurden unter ihrer Leitung die Produktionskapazitäten erweitert, unter anderem durch den Bau eines modernen Schiffshebewerks im Jahr 2003. Diese technische Einrichtung erlaubte es, Schiffe mit bis zu 70 m Länge unabhängig von Tiden und Wasserstand ins und aus dem Wasser zu bringen – ein entscheidender Schritt, um größere Spezialschiffe eigenständig bauen und warten zu können.

Neubauten der letzten Jahre

Im Jahr 2008 präsentierte Fassmer mit dem Mehrzweckschiff »Weserland« den ersten Vertreter der neuen MPV-25-Klasse, gefolgt von der »Weserplate« im Jahr 2012. Diese Fahrzeuge waren maßgeschneiderte Spezialbauten für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter – hoch funktional, flexibel und für unterschiedlichste Aufgaben auf Binnen- und Küstengewässern ausgelegt. In diese Linie fiel auch das Schiff »Ruschsand«, ein weiteres Verkehrssicherungsschiff, das 2009 in Dienst gestellt wurde.

Ein strategisch wichtiger Schritt erfolgte 2012 mit der Übernahme der benachbarten Schweers-Werft in Bardenfleth, die bis dahin eigenständig Spezialschiffe und Yachten gebaut hatte. Mit dieser Akquisition vergrößerte Fassmer nicht nur seine Fläche, sondern erschloss sich zusätzliche Infrastruktur für parallele Großprojekte. 2015 setzte Fassmer ein deutliches Zeichen für

emissionsarme Schifffahrt: Mit der »Helgoland« wurde die erste in Deutschland gebaute Fähre mit LNG-Antrieb in Dienst gestellt. Sie versorgt seither täglich die Insel Helgoland von Cuxhaven aus. Ihre Übergabe war nicht nur ein technologischer Meilenstein, sondern wurde auch mit der Umweltzertifizierung »Blauer Engel« ausgezeichnet. Fassmer etablierte sich damit als Vorreiter im Bau umweltfreundlicher Antriebssysteme.

Noch stärker im Fokus stand dieses Thema beim Bau des neuen Forschungsschiffs »Atair«, das 2020 an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) abgeliefert wurde. Es war das erste seegängige Forschungsschiff weltweit mit Dual-Fuel-Antrieb auf LNG-Basis und erfüllte die strengsten Lärmschutzanforderungen (»Silent-R«-Zertifizierung). Der Bau der »Atair« war Ausdruck der wachsenden Kompetenz Fassmers im Segment wissenschaftlicher Spezialschiffe.

Ein weiterer Meilenstein folgte 2021 mit dem Baustart der neuen »Uthörn« für das Alfred-Wegener-Institut. Das im Jahr 2023 ausgelieferte Forschungsschiff war das erste seetüchtige Schiff in Deutschland mit Methanol-Elektro-Hybridantrieb – ein mutiger Schritt in Richtung CO₂-neutraler Schifffahrt, mit dem sich Fassmer an die Spitze der maritimen Innovation setzte.

Parallel dazu stärkte das Unternehmen seine Konstruktionskompetenz: 2022 übernahm Fassmer gemeinsam mit der Meyer Werft das traditionsreiche Ingenieurbüro Neptun Ship Design in Rostock. Damit sicherte man sich Zugang zu über 100 erfahrenen Schiffbauingenieurinnen und -ingenieuren und band das Know-how dauerhaft an den norddeutschen Werftenverbund.

Diese neue Kooperation zahlte sich bereits kurz darauf aus: 2023 begann in Zusammenarbeit mit Abeking & Rasmussen der Bau eines 105 m langen Hydrographieschiffs für Indonesien. Während A&R als Generalunternehmer fungiert, verantwortet Fassmer Konstruktion und Schiffbau – ein Beweis für die



175 Jahre Fr. Fassmer

Wir gratulieren herzlich
zu diesem großen
Jubiläum und
wünschen auch bei
zukünftigen Projekten
viel Stabilität und
eine ruhige Fahrt.
Auf viele weitere
erfolgreiche Jahre!

www.hoppe-marine.com

internationale Ausstrahlung der Werft. Im Mai 2023 folgte ein symbolischer Höhepunkt: Der Brennstart für das neue Forschungsschiff »Meteor IV«, das in einem Joint Venture mit der Meyer Werft entsteht. Dieses Schiff ist als Nachfolger der seit Jahrzehnten eingesetzten »Meteor« und »Poseidon« für internationale wissenschaftliche Großforschung konzipiert und soll 2026 abgeliefert werden. Fassmer steuert nicht nur das technische Design, sondern auch umfangreiche Fertigungsanteile bei – ein weiteres Zeichen dafür, wie sehr sich das Unternehmen in der Spitzentechnologie für komplexe Spezialschiffe etabliert hat.

Für die Zukunft aufgestellt

Im selben Jahr wurde die Unternehmensführung erweitert: Jan Oskar Henkel leitet als dritter Geschäftsführer die Geschicke der Werft. Er bringt umfassende Industrieerfahrung in operativen Prozessen mit und verantwortet die Bereiche Konstruktion, Projektmanagement, Fertigung und Einkauf. Damit erweiterten Holger und Harald Fassmer die Geschäftsführung erstmals über den familiären Kreis hinaus – ein bewusster Schritt zur Professionalisierung und langfristigen Zukunftssicherung des Unternehmens.

Bis zum Jahr 2025 hat sich Fassmer als eines der führenden deutschen Unternehmen im Spezialschiffbau etabliert, mit mehr als 1.800 Mitarbeitenden weltweit. Neben den Standorten in Berne und Bardenfleth betreibt die Unternehmensgruppe Fertigungs- und Servicestandorte in Polen, China, Taiwan, Singapur und den USA. Die Schwerpunkte liegen heute auf dem Bau von Behörden- und Forschungsschiffen, Hightech-Rettungsbooten für die Kreuzfahrtindustrie sowie auf innovativen Leichtbau-Komponenten für Industrie und Mobilität.

Die Werft, mit ihren Wurzeln in einem bescheidenen Schuppen in Norddeutschland, ist heute ein internationales Hightech-Unternehmen mit Produktions- und Servicestandorten in Polen, China, Taiwan und den USA – und ausgestattet für die Herausforderungen der maritimen Zukunft.

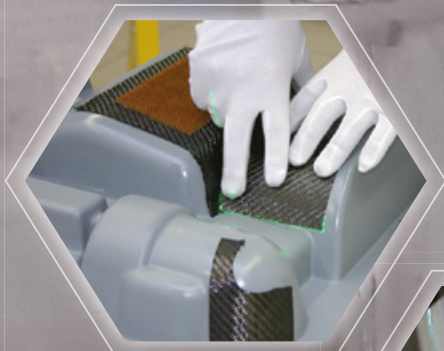
Jan Oskar Henkel, seit 2023
Mitglied der Geschäftsführung



© Fassmer Werft

JW

LASER TECHNOLOGY FOR POSITIONING AND ALIGNMENT



Request your quote now
contact@sl-laser.com

Phone +49 8669 8638-11
www.SL-LASER.com



Der Bootsbau bei Fassmer



© Fassmer Werft

Das Modell »SEL-T 15.75« ist für den Einsatz als Tender und Rettungsboot auf Kreuzfahrtschiffen zertifiziert

SPATZ HEITMÜLLER
Motoreninstandsetzung

MOTOREN SORGEN FÜR BEWEGUNG

Wer auf Motoren angewiesen ist, benötigt ein sicheres Gefühl sich auf sein Aggregat verlassen zu können. Wir sind ein starker Partner an Ihrer Seite, wenn es um Motoren geht.

Im Bereich Freizeit, Marine Kommerziell und Industrie sind wir seit Jahrzehnten tätig.



Unsere Leistungen:

- Umfangreiches Ersatzteillager
- Austauschmotoren- und Austauschkomponenten-Service.
- Geschulte Ersatzteil-Fachmitarbeiter.
- Ersatzteilbeschaffung mit Direktanbindung zu zahlreichen Vertragspartnern.
- Umfangreiche Ersatzteildokumentation, auch für ältere Baureihen.



VOLVO
PENTA



Was damals in einem Schuppen begann, ist auch heute noch ein wichtiges Standbein der Spezialwerft. Im Laufe der Jahre haben sich die Boote von Fassmer zu technischen Meisterstücken entwickelt, die heute weltweit und in zahlreichen Branchen im Einsatz sind.

- 1850** Johannes Fassmer gründet die Bootswerft in Bardenfleth. Er baut vor allem Arbeits- und Angelboote
- 1925** Bau der ersten Motorboote
- 1938** Stahl löst Holz als Werkstoff ab
- 1958** Fassmer stellt das erste deutsche Rettungsboot aus Glasfaser-Kunststoff (GFK) fertig. Bei mehreren Falltests überzeugt das Material
- 1960** Der Betrieb wird an den Deich bei Berne verlegt
- 1962** Der GFK-Bootsbau nimmt zwei Drittel der Aufträge ein.
- 1973** Beginn des Hochdachbaus aus GFK. Die Volkswagen AG wird wenig später ein treuer Kunde
- 1982** Fassmer beginnt mit der Entwicklung geschlossener Motor-Rettungsboote, mit denen Frachtschiffe in Deutschland ausgestattet werden müssen
- 1985** Das Freifall-Boot erhält die Marktzulassung
- 1986** Neue SOLAS-Regelungen Frachtschiffe benötigen geschlossene, Fahrgastschiffe teilgeschlossene Rettungsboote



Hochleistungsboot »SFB 10.1«, konzipiert für militärische Schiff-Land-Einsätze



Rettungsboote vom Typ »SEL 8.0«



Teilgeschlossenes Rettungsboot »SEL-RT 7.5«

© Fassmer Werft

- 1995** Fassmer führt das Kaltpressverfahren für VW-Dächer ein. Darüber hinaus beginnt der Bau von Spinner- und Gondelverkleidungen für Windräder – der Produktbereich Windkraft entsteht
- 1996** Entwicklung einer neuen Generation des kombinierten Rettungs- und Tenderboots »SEL-T 11.0«, erster Käufer ist Aida
- 1999** Fassmer klassifiziert Rettungsboote selbstständig und ist damit einer der weltweit ersten Zertifikatsinhaber der Branche
- 2005** Transocean wird Kunde, Fassmer baut Boote für Ölbohr-Inseln
- 2006** Fassmer baut Tender- und Rettungsboote für Yachten. Gründung von Fassmer Service für Wartung von Rettungsbooten gemäß IMP-Vorschriften
- 2008** Kooperation mit Marland Bootsservice in China, Expansion auf den asiatischen Markt. Boote fassen erstmals mehr als 150 Personen
- 2009** Fassmer baut Boote »SFB 10.1« (Kapazität 15 Personen) für Fregatte F125
- 2010** Boom der Kreuzfahrtbranche – Fassmer baut große Boote mit bis zu 15,75 m Länge
- 2015** Sprunghafter Fall des Ölpreises, das Geschäft mit Booten kommt zum Erliegen
- 2018** Bau des Yacht-Beiboats »BLC 10.5« (10,7 m) aus Aluminium
- 2021** Ablieferung des neuen Rettungsboots vom Typ »SEL-R 8.0«. Mit einer Länge von 8 m ist es das kürzeste teilgeschlossene Rettungsboot der Welt, es kann 150 Personen aufnehmen
- 2023** Fassmer liefert Messboote »Kalkgrund« und »Stollergrund« (51,7 m) an die Marine


davit international-hische
 deck equipment · plant engineering

Davits & Krane



Wir gratulieren ganz herzlich
zu 175 Jahre FR. FASSMER



www.di-hische.de | info@di-hische.de



© Fassmer Werft

»Wagen und Winnen« – dieser Leitsatz prägt die Familie seit ihrer Gründung. Im Bild zu sehen (v.l.): Heinz, Hans und Friedel Fassmer.

Fünf Fassmer-Generationen: Eine Werftgeschichte im Wandel der Zeit

Seit 1850 prägt der Name Fassmer den deutschen Schiffbau. Was einst als kleine Bootsbaustätte im niedersächsischen Bardenfleth begann, hat sich über 175 Jahre zu einem internationalen Hightech-Unternehmen mit vielen Facetten entwickelt. *Von Joshua Wygand*

1. Generation – Johann Fassmer legte 1850 den Grundstein für das Familienunternehmen. In Bardenfleth baute er robuste Holzboote für die Fischerei und die lokale Schifffahrt. Handwerkliche Präzision und der enge Bezug zum Wasser bestimmten von Anfang an das Selbstverständnis der Werft.

2. Generation – Ab 1910 setzte sein Sohn Friedrich Fassmer neue Impulse. Die Fertigung wurde ausgeweitet, insbesondere auf Sportboote – ein wachsender Markt in der Zwischenkriegszeit. Es war der Beginn einer unternehmerischen Flexibilität, die bis heute ein Markenzeichen der Werft ist.

3. Generation – Nach dem Tod seines Vaters übernahm Hans Fassmer ab 1920 die Leitung der Werft. In einer Zeit tiefgreifender technischer und politischer Umbrüche richtete er das Unternehmen neu aus. Unter seiner Führung entstanden erste Marinenebeiboote, und der Werkstoffwandel begann: Neben Stahl kamen Leichtmetall und Kunststoff hinzu – eine kleine Revolution im traditionellen Bootsbaubetrieb.

4. Generation – Mit Friedel und Heinz Fassmer trat ab 1960 die vierte Generation an – und mit ihr ein radikaler Wandel. Der Standort wurde nach Motzen verlegt, das Produktportfolio

Celebrating 175 Years of Innovation and Craftsmanship

At Hempel, we proudly congratulate FR. FASSMER
on this remarkable milestone.

Thank you for trusting us as your marine coatings
partner - we look forward to continuing our
collaboration in the years to come.



**Friedrich Fassmer****Hans Fassmer****Friedel Fassmer****Heinz Fassmer**

deutlich erweitert und moderne Technologien eingeführt. Die Brüder etablierten Fassmer als vielseitigen Anbieter von Spezialschiffen, Decksausrüstung und Rettungssystemen – ein entscheidender Schritt in Richtung Internationalisierung.

5. Generation – Holger Fassmer (seit 1990) und Harald Fassmer (seit 1992) stehen in der nunmehr fünften Generation an

der Spitze des Familienunternehmens. Unter ihrer Führung ist Fassmer weitergewachsen – sowohl technologisch als auch organisatorisch. Neue Geschäftsfelder wie der Offshore-Windbereich oder die Faserverbundtechnik kamen hinzu, die Produktion wurde digitalisiert, das Unternehmen stärker global ausgerichtet. ■



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Wir gratulieren der FR Fassmer GmbH und Co. KG herzlich zum 175-jährigen Jubiläum und wünschen weiterhin viel Erfolg!

WWW.KLOSKA.COM



Was der Traditions-Schiffbauer mit Adrenalin zu tun hat

Mit Schiffbau verbindet man Fassmer sofort – mit Achterbahnen hingegen kaum. Doch genau hier sorgt die zur Unternehmensgruppe gehörende Composite Technology für Überraschung: Seit Jahren liefert sie GFK-Komponenten an Fahrgeschäft-Hersteller. *Von Joshua Wygand*



Nicht nur in der Schifffahrt aktiv:
Das Fassmer-Tochterunternehmen CT beliefert
Fahrgeschäft-Hersteller mit GFK-Komponenten

© Fassmer

Die wenigsten bringen Fassmer mit Fahrgeschäften in Verbindung – dabei arbeitet die zum Unternehmensverbund gehörende Composite Technology (CT) bereits seit einigen Jahren erfolgreich mit weltweit führenden Achterbahnherstellern zusammen. Initiator des Engagements in der Freizeitindustrie war Markus Müller, Director Sales & Business Development. Nach seinem Eintritt bei

Fassmer im Jahr 2012 begann er, neue Anwendungsfelder für die GFK-Fertigung zu erschließen. Erste Kontakte zur sogenannten »Amusement-&-Rides«-Industrie hatte er bereits bei seinem vorherigen Arbeitgeber gesammelt – und sah auch bei Fassmer großes Potenzial in diesem Marktsegment.

2014 kam der erste Kontakt zum niederländischen Achterbahnbauer Veko-

ma Rides zustande, einem Unternehmen der japanischen Sansei Technologies-Gruppe. Nach gegenseitigen Besuchen in den Niederlanden und in Berne/Motzen dauerte es allerdings noch einige Zeit, bis ein erster Auftrag vergeben wurde. Entscheidenden Anteil daran hatten Thomas Korte, Leiter der GFK-Fertigung, der das Projekt federführend begleitete, sowie der damalige GFK-Meister Werner

Wir gratulieren herzlich zum 175-jährigen Jubiläum!



Taklerei | Schiffs- und Industriebedarfe | Prüfservices | Montage

27572 Bremerhaven
Herwigstr. 36
Tel.: +49 (0)471/9 31 83 - 0

info@tecklenborg-kegel.de, www.tecklenborg-kegel.de

23966 Wismar
Schiffbauerdamm 20
Tel.: +49 (0)3841/32 770-0

wismar@tecklenborg-kegel.de, www.tecklenborg-kegel.de

Sander, der früh sein technisches Know-how einbrachte.

Die anfängliche Skepsis seitens Veko war groß – schließlich hatte Fassmer bis dato keine Referenzen in dieser Branche. Mit umfassendem technischem Support bei Neuentwicklungen und Optimierungen konnte das Team um Müller, Korte und von Ostheim jedoch überzeugen. 2017 erhielt Fassmer schließlich den ersten Auftrag: GFK-Ersatzverkleidungen für eine bestehende Achterbahn in Brasilien. Dabei wurden neben der Produktqualität auch Fertigungsunterlagen, Verpackung und die gesamte Auftragsabwicklung unter die Lupe genommen. Das Ergebnis überzeugte – und ebnete den Weg für weitere Projekte, darunter Komponenten für den Achterbahnzug MK1101. Es folgten weitere Hersteller aus dem Segment, die heute Kunden des Hauses Fassmer sind. Neben dem Neugeschäft wird auch im grö-

ßeren Stil GFK Reparaturen und Sanierungen angeboten. Diese Dienstleistungen werden durch Lackierung und Airbrush ergänzt, so dass der Kunde bei Fassmer einen umfänglichen Service erkaufen kann.

Wohnmobil- und Caravan-Industrie bestellt bei CT

Nicht nur spektakuläre und bekannte Fahrgeschäfte stammen aus der Fertigung von Composite Technology (CT) – auch in der Caravan- und Wohnmobilbranche ist das Unternehmen seit Jahren ein gefragter Zulieferer. Zum breit gefächerten Portfolio gehören dabei GFK-Komponenten, darunter Dächer, Fahzeugböden, Frontmasken, B-Säulen, Hutzen, Alkoven oder Wannen. Die Fertigung reicht dabei vom einfachen, grundierten Rohteil bis hin zum komplett montagebereiten Bauteil, das nicht nur

lackiert ist, sondern auf Wunsch auch mit Ausstattung versehen wird – etwa mit passender Verkabelung, integrierten Leuchtmitteln, Bodenbelägen oder hochwertiger Folierung. Produziert wird, abhängig von der jeweiligen Stückzahl und den spezifischen Anforderungen. ■

Glasfaserverstärkter Kunststoff

GFK ist ein kostengünstiges und hochwertiges Material, das für seine außergewöhnliche Festigkeit, Stabilität, Korrosionsbeständigkeit und sein geringes Gewicht bekannt ist. Es wird aufgrund seiner einfachen Verarbeitung und seiner Eignung für Anwendungen mit hoher mechanischer Beanspruchung häufig eingesetzt.

HYDAC gratuliert der FASSMER Werft zum 175-jährigen Bestehen.

Seit über 60 Jahren ist HYDAC ein verlässlicher Partner im Schiffbau – und wir sind stolz darauf, die FASSMER Werft auf ihrem beeindruckenden Weg zu begleiten!

Denn gemeinsam mit unseren Kunden treiben wir Innovationen für eine nachhaltige Zukunft im Schiffbau voran. Von bewährten Hydrauliklösungen bis zu fortschrittlichen Technologien zur Reduzierung Ihres CO₂-Fußabdrucks, darunter Lösungen für alternative Kraftstoffe, Abgasnachbehandlung und Wasserstoff.

Als Ihr engagierter Entwicklungspartner, Lieferant zertifizierter, zukunftsfähiger Systeme und kompetenter Service-Experte legen wir großen Wert auf langfristige Kundenbeziehungen. Lassen auch Sie uns gemeinsam die Zukunft maritimer Technologien gestalten.



Fassmer Service: Mit 300 autorisierten Technikern um die Welt

Die Service- und After-Sales-Einheit der Fassmer-Gruppe wurde 2006 gegründet und bietet Inspektionen, Wartung, Reparaturen, Modernisierungen und Schulungen für maritime Produkte des Unternehmens mit Fokus auf Rettungs- sowie Decksausrüstung. *Von Joshua Wygand*

Fassmer Service deckt reguläre Inspektionen, Wartung, Reparaturen, Nachrüstungen sowie Umbauten ab – vor Ort oder per Remote-Support. Ein weltweites Servicenetz mit Standorten in Deutschland, Polen, China, Singapur, Taiwan und den USA sichert die Einsatzbereitschaft der Systeme. Fassmer Service stehen mehr als 60 Servicestationen und über 300 autorisierte Techniker in 40 Ländern rund um die Uhr bereit.

Flexible Lösungen

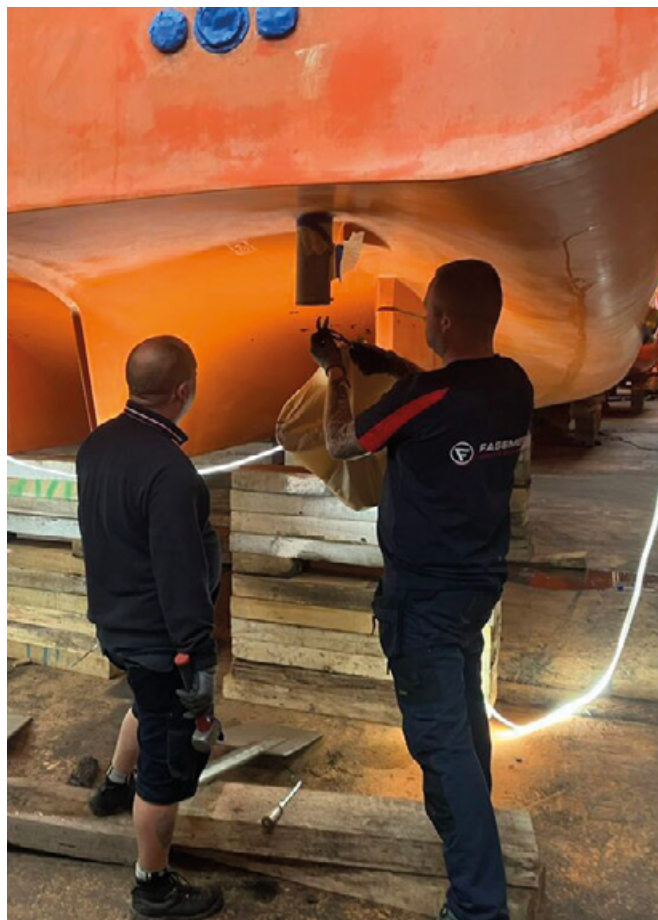
Im Fokus stehen Rettungsboote, Davits und weitere sicherheitsrelevante Systeme. Ergänzend bietet Fassmer Services industrielle Wartungslösungen, etwa für Windenergie, Faserverbundstrukturen und Sonderkonstruktionen. Die Teams werden regelmäßig nach aktuellen IMO-Vorgaben geschult und unterstützen Betreiber von Handels- und

Kreuzfahrtschiffen, Offshore-Anlagen, Marineschiffen und Yachten. Der Leistungsumfang reicht von Inspektionen und Instandhaltung über Refit-Projekte und Flottenserviceverträge bis zu Crew-Trainings. Auch OEM-Ausrüstung anderer Hersteller wird über qualifizierte Partner betreut. Eine interne Konstruktionsabteilung berät bei speziellen technischen Anforderungen. Installationen, Inbetriebnahmen und Prüfungen von

Wir gratulieren der
FR. FASSMER GmbH & Co. KG
zum 175-jährigen Jubiläum

Möhring
Marine Service
A HEINEN & HOPMAN COMPANY

MARINE HVAC SOLUTIONS
www.moehringms.com



© © Fassmer Service

Die After-Sales-Einheit der Fassmer-Gruppe ist weltweit im Einsatz, unter anderem um Rettungsboote zu warten und reparieren.

Rettungsbooten, Davits und Decksausrüstung führt autorisiertes Fachpersonal durch. Schulungen zur sicheren Bedienung und Wartung von LSA-Systemen erfolgen gemäß SOLAS- und MSC-Richtlinien. Wiederkehrende Prüfungen werden jährlich sowie alle fünf Jahre durchgeführt.

Präzise Inspektionen mit Hilfe von Drohnen

Neu im Portfolio sind Drohrendienste für Onshore- und Offshore-Inspektionen. Luftgestützte Sichtprüfungen an Öl-, Gas- und Schiffsanlagen liefern detaillierte Zustandsinformationen. HD-Kameras und Thermografie helfen, Leckagen und Fehlfunktionen frühzeitig zu erkennen. Zum Spektrum zählen externe visuelle Inspektionen, Einsätze in engen Räumen, Flare-, Rumpf- und Riser-Kontrollen, Prüfungen von Flansch-



© Fassmer Service

Ermöglicht neue Perspektiven bei der Wartung von Onshore- und Offshore-Projekten: Fassmer Services setzt weltweit Drohnen mit HD-Kameras zur visuellen Inspektion ein.

verbindungen sowie Vermessungen und 3D-Modellierungen. Zusätzlich werden ausßerdem strukturelle Integrität per Bildmessung bewertet, lackierte

Oberflächen analysiert und Messdaten über mehrere Jahre verglichen. Eine spezielle Software unterstützt unterdessen die Jahresanalysen. ■



SIEMENS
energy

Electrification is a journey of many steps.

Herzlichen Glückwunsch zum 175-jährigen Firmenjubiläum und weiterhin viel Erfolg!

LET'S MAKE TOMORROW DIFFERENT TODAY

[siemens-energy.com](https://www.siemens-energy.com)

»HERMANN MARWEDE«

Das Flaggschiff der Seenotretter



© DGzRS

Die »Hermann Marwede« ist als Seenotrettungskreuzer auf der Nordsee im Einsatz

Alles Gute zum 175. Firmenjubiläum der Fassmer Werft

wünscht das
judel/vrolijk & co Team!

Wir bedanken uns für die immer gute
und interessante Zusammenarbeit.

Der Seenotrettungskreuzer „Hermann Marwede“, abgeliefert im Jahr 2003, ist inzwischen seit über 20 Jahren für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) im Einsatz. Von Helgoland aus sorgt das Schiff auf den Großschifffahrtswegen im »nassen Dreieck« von Jade, Weser und Elbe für Sicherheit. Die »Hermann Marwede« gehört mit 46 m Länge und einer Leistung von 12.576 kW zu den leistungsstärksten Seenotrettungseinheiten der Welt. Seit ihrem Dienstantritt hat sie mehr als 120.000 sm zurückgelegt – genug, um die die Erde fast sechsmal zu umrunden. Das Rettungsschiff ersetzte damals die 1978 gebaute und 44 m lange »Wilhelm Kaisen«, die zunächst nach Togo verkauft und inzwischen verschrottet wurde. Gebaut wurde die »Hermann Marwede« bei Fassmer, das Tochterboot »Verena« auf der benachbarten Lürssen Werft. Mit der Namengebung erinnern die Seenotretter den langjährigen Gesellschafter der Brauerei Beck & Co., dessen Familie mit einer großzügigen Spende den Bau ermöglichte.

Die »Hermann Marwede« ist auch für Großschadenslagen auf See ausgelegt. Zu diesem Zweck verfügt sie unter anderem über eine leistungsstarke Feuerlöschanlage, die rund 42.000 l Seewasser pro Minute fördern kann – das entspricht 280 Badewannen. Das umfangreich ausgestattete Bordhospital ist – wie auf allen Seenotrettungskreuzern – vergleichbar mit der Ausstattung eines Rettungswagens an Land. Ferner ermöglicht ein 72 m² großer Mehrzweckraum die Aufnahme vieler Schiffbrüchiger gleichzeitig oder Transport und Vorbereitung spezieller Ausrüstung. Ein Hubschrauberarbeitsdeck erleichtert die Zusammenarbeit bei Windenmanövern mit den großen Such- und Rettungshubschraubern der Deutschen Marine. Wie bei Schiffen der Seenotretter üblich, besitzt die »Hermann Marwede« eine doppelte Außenhaut, um auch bei extremem Seegang einsatzfähig zu sein. **RD**

HANSA

INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL

3 MONATE KOSTENLOS TESTEN

Schifffahrt | Schiffstechnik | Häfen | Märkte | Finanzen | Versicherungen



**Monatliches
Magazin**



**Täglicher
Newsletter**



**Stündlich
aktuelle News**



**Jetzt scannen
und kostenlos
testen!**

Testen Sie 3 Monate lang alle Vorteile des HANSA+ Abos:

- HANSA Print (monatlich)
- HANSA E-Paper (monatlich)
- HANSA Newsletter (täglich)
- Online-Zugang zu allen News auf unserer Website

Das Probeabo ist Neukunden vorbehalten endet automatisch nach Ablauf der drei Monate!

»RAINBOW WARRIOR« Grüner Motorsegler

Die 2011 von der Fassmer Werft abgelieferte »Rainbow Warrior« ist das erste speziell für Greenpeace angefertigte Schiff. Bei der 57,9 m langen Yacht handelt es sich primär um ein Segelschiff, das seine Antriebsenergie über eine Segelfläche von 1.325 m² an einem 55 m hohen Dreicksrahmen-Mastsystem bezieht – ausgelegt für maximale Effizienz. 90 % der Fahrten sollen laut Greenpeace nur mit Segeln absolviert werden. Bei unpassender Wetterlage wird ein dieselelektrischer Motor zugeschaltet; für geringere Geschwindigkeiten von 10 kn ist auch ein vollelektrischer Antrieb möglich. Das Schiff verfügt unter anderem über einen Hubschrauberlandeplatz, eine Krankenstation, einen Konferenzraum, Kabinen für 32 Besatzungsmitglieder und

Krane für vier Schlauchboote, die auch bei stärkerem Seegang zu Wasser gelassen werden können.

Die Baukosten in Höhe von 23,3 Mio. € wurden über eine Crowdfunding-Kampagne von über 100.000 Spendern finanziert. Die »Rainbow Warrior« kann mehrere Monate auf See verbringen, indem beispielsweise Trinkwasser aus dem Meer gewonnen und Abwasser wieder aufbereitet wird. Die Fassmer Werft gibt an, bei dem vom Kiel auf maßgeschneiderten Schiff höchsten Wert auf Nachhaltigkeit gelegt zu haben. Beim Bau wurde beispielsweise darauf geachtet, nur Materialien aus Europa zu verwenden. Die Beleuchtungstechnik an Bord basiert auf sparsamer und wartungsarmer LED-Technik. **RD**



© Greenpeace

»Rainbow Warrior«, seit 2011 Flaggschiff der Umweltorganisation Greenpeace

»ATAIR« Nachhaltiges Forschungsschiff

Die »Atair« ist eine der modernsten schwimmenden Forschungsplattformen Deutschlands. Sie verbindet ein umweltorientiertes Design, High-Tech und hohe Leistungsfähigkeit auf See. Als Ersatz für das gleichnamige Vorgängerschiff von 1987 markiert sie einen Meilenstein für nachhaltige Schiffskonzepte. Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) vergab den Auftrag für die »Atair« im Jahr 2016. Ihr Rumpf entstand bei German Naval Yards, während die Fassmer Werft die Fertigstellung, Ausstattung und Endmontage übernommen hat.

Das Schiff ist 75 m lang und bietet Platz für 18 Besatzungsmitglieder sowie 15 Wissenschaftler. Es verfügt über drei Labore (Nass, Trocken und Ozeanographie/Hydrographie) und ist neben Sonargeräten auch mit einem Arbeitskran und einer Taucherdruckkammer ausgestattet. Die »Atair« nutzt ein diesel-gas-elektrisches Antriebskonzept. Die Stromerzeugung für die elektrischen Antriebs- und Manövrieranlagen erfolgt durch zwei Dual-Fuel-Motoren, von denen einer ausschließlich

mit Gas (LNG) betrieben wird. Mit einem 130 m³ großen LNG-Tank kann das Schiff zehn Tage ausschließlich im Gasbetrieb fahren. Ein weiterer Dieselmotor ist als Redundanz vorgesehen, wenn die Gasversorgung ausfallen sollte oder LNG nicht in ausreichenden Mengen gebun-

kert werden kann. Technisch neu ist der niedrige Unterwasserschallpegel dank dem modernen Propeller. Die »Atair« erfüllt als erstes deutsches Forschungsschiff überhaupt die »Silent R«-Anforderungen der Klassifikationsgesellschaft DNV. **RD**



© BSH

Die »Atair« fährt für das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

»KALKGRUND« UND »STOLLERGRUND« Messboote für die Marine

Im Jahr 2023 hat die Fassmer Werft die beiden Messboote »Kalkgrund« (Y 898) und »Stollergrund« (Y 899) an die Deutsche Marine abgeliefert. Die beiden Einheiten waren im Juli 2021 vom Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BA-AINBw) bei Fassmer in Auftrag gegeben worden. Sie sind 51,7 m lang, 10,2 m breit und fahren mit einer Geschwindigkeit von 13 kn im Einsatzgebiet. Unter anderem werden die Boote zum Absichern und Bergen von Torpedos eingesetzt, begleiten aber auch U-Boote bei der Flachwassererprobung und unterstützen Tauchereinsätze sowie Forschungsvorhaben in Küstennähe.

Die beiden Schwesterschiffe ersetzen in der Flotte die Mehrzweckboote der Klasse 745 »Breitgrund« (Y866) und »Mit-



© Bundeswehr

Messboot »Kalkgrund« auf dem Nord-Ostsee-Kanal

telgrund« (Y864) sowie das Sperrwaffenversuchsboot »Wilhelm Puller« (A1406). Die beiden Neubauten, deren Kaskos bei Western Baltija Shipbuilding gebaut wurden, kosten zusammen 95 Mio. €. Die Bauzeit von zwei Jahren begründete

Werftchef Holger Fassmer seinerzeit mit Engpässen bei der Materialversorgung, unter anderem ausgelöst durch den Corona-Lockdown in China. Zusätzlich habe sich der Krieg in der Ukraine auf die Preisentwicklung ausgewirkt. **RD**

TECHNOLOG
services
DESIGN | BERATUNG | BAUAUFSICHT

**Wir gratulieren der Fassmer Werft
herzlich zum 175-jährigem Bestehen!**

32 98
31 96
30 94
29 92
28 8m
27 88
26 86
25 84
24 82
23 8m
22 78
21 76
20 74
19 72
18 7m
17 68
16 66
15 64
14 62
13 6m
12 58
11 56
10 54
9 52
8 5m
7 48
6 46

– 175 JAHRE FASSMER –

WIR GRATULIEREN MIT VOLLER KRAFT VORAUSS.



Foto: © Fassmer Werft;
Jüngste gemeinsame Ablieferung: 65m LNG Zollboot

Fassmer steht seit Generationen für maritimen Pioniergeist, technische Exzellenz und hanseatische Werte. Wir von Piening Propeller sind stolz, ein Teil dieser Erfolgsgeschichte zu sein – mit Antriebslösungen, die bewegen.

Auf viele weitere Jahre voller Innovationskraft, Verlässlichkeit und gemeinsamer Projekte.