

Die Vorteile der kurzen Distanz zwischen Produktionsstätte und Endfertigung in der Werft in Fußach liegen auf der Hand. Der Transportpartner befindet sich zudem direkt neben dem Stahlbaubetrieb in Hard.



GEWERBE UND HANDWERK

Eindrucksvoll: Für den Neubau eines Fährschiffs, das künftig zwischen Konstanz und Meersburg verkehren wird, hat das Harder Stahlbauunternehmen Chrysanth Thaler den kompletten Deck-Aufbau beigesteuert. „Herausfordernd, aber äußerst interessant“, sagt Geschäftsführer Christian Thaler.

**36.000 Teile.
Keine Schrauben.
Alles geschweißt.**

Vor etwa 50 Jahren hat Chrysanth Thaler, Großvater der heutigen Geschäftsführer Christian und Thomas Thaler, das letzte Kiesschiff gebaut. Zu dieser Zeit waren vor allem Kiesschiffe, aber auch Bagger, Förderantriebe und Förderbänder sehr gefragt, und zwar nicht nur am Bodensee, sondern bei Kieswerken im ganzen Land und über die Grenzen hinaus. In den vergangenen 50 Jahren hat sich das renommierte Familienunternehmen aus Hard vor allem im Bereich Stahlhallen, Gebäude- und Anlagenbau, aber auch mit klassischer Schlosserarbeit einen Namen gemacht. Auch größere Aufträge waren immer wieder dabei, etwa für ein Projekt der Brauerei Gösser.

Im Frühjahr 2019 bahnte sich dann erneut ein Auftrag an, der sich nicht nur in puncto Auftragsvolumen – wir sprechen über einen siebenstelligen Betrag – äußerst interessant anhörte: Die Stadtwerke Konstanz hatten bei der Pellasietas-Werft in Hamburg den Neubau eines Fährschiffs für die Verbindung Konstanz-Meersburg in Auftrag gegeben, das eine auszumusternde Fähre ersetzen wird. Thaler sollte dazu das komplette 52 Meter lange, elf Meter hohe und schlussendlich 160 Tonnen schwere Aufbaudeck beisteuern. „Ursprünglich hätte man in der Werft in Hamburg einzelne Teilabschnitte gefertigt, von dort her transportiert und dann zusammengesweißt. Aus wirtschaftlichen Gründen fiel



Bei Schönwetter wurde das Dach des Endfertigungszelts in Fußach entfernt, um die Einzelteile per Kran auf Position zu bringen, wo sie schließlich zusammengesweißt wurden.



Unternehmertum auf VORARLBERGER ART



Der komplette Aufbau auf dem Schiffsrumpf, der aus 36.000 Einzelteilen und 26 Baugruppen besteht, wurde von Chrysanth Thaler Stahlbau in Hard und Fußsach realisiert.

dann aber die Entscheidung, regional zu produzieren“, sagt Geschäftsführer Christian Thaler. Im Frühjahr 2019 kam man auf ihn und seinen Bruder Thomas zu, gemeinsam führen sie das Unternehmen in dritter Generation. „Die Werft hat einen Partner aus der Region gesucht, der sich das Ganze auch zutraut. Direkt im Erstgespräch haben wir dann gesagt: ‚Ja, kein Problem. Wir machen das!‘ Es war uns aber auch klar, dass das kein Projekt wird, das zum Standard gehört“, erinnert sich Thomas Thaler. Die definitive Auftragsvergabe kam dann im September 2019, der Projektstart war bereits im Oktober 2019: „Stahlbauprojekte werden oft sehr kurzfristig umgesetzt. Ein bis zwei Monate sind – zumindest für uns – völlig im Rahmen“, sagt Christian Thaler. Für den raschen Produktionsbeginn im Dezember einigte man sich darauf, dass das Layout von der Werft kommen und die Detail- und Fertigungsplanung von Chrysanth Thaler übernommen werden sollte. „Wir wollten mit solchen Plänen und Abläufen arbeiten, die wir auch kennen“, erzählt Projektleiter Oliver Thaler – der Sohn von Thomas Thaler. Sie erinnern sich: Wir sprechen von einem Familienunternehmen.

Von Hard nach Fußsach

In Kürze wird das Schiff in Fußsach zu Wasser gelassen. Die Konstruktion, auf der es nach erfolgter Endmontage gerade den letzten Schliff erhält, stammt übrigens ebenfalls von Thaler und wurde für die Sonnenkönigin konzipiert. Ein halbes Jahr ist seit Produktionsbeginn vergangen, knapp 160 Tonnen Schiffsbaustahl – immerhin müssen EU-Schiffsbaunormen erfüllt werden – und über 10.000 Arbeitsstunden bei Tag und Nacht sind in den Deckaufbau geflossen. „In der Nacht oft deswegen, weil die riesigen Teile in der Halle bewegt und dabei keine

Mitarbeiter gefährdet werden sollten. Denn parallel haben wir in Hard das Alltagsgeschäft im klassischen Stahlbau weitergeführt. Mit dem Platz wurde es hier und da ziemlich eng, weshalb wir kurzerhand sogar das Hallentor erweitern mussten.

„Wenn man vor dem nun abgedeckten Schiff steht, sieht man erst, welche Massen hier bewegt wurden und was alles nötig war, um diesen Koloss aufzustellen. Und manche mögen sich sicherlich die Frage stellen, wie das alles überhaupt über Wasser bleibt. Ich kann beruhigen, es funktioniert!“, sagt Christian Thaler und führt aus: „Für uns war es eine Herausforderung, aber insgesamt ein sehr schönes und spannendes Projekt, bei dem wir viel gelernt haben und an das wir uns sicher oft erinnern werden. Und wer weiß, vielleicht braucht es ja wieder einmal eine neue Fähre. Wir sind jedenfalls bereit!“

Simon Groß



Das größte der 26 Segmente misst 13x10 Meter. Das Hallentor musste mit dem Schneidbrenner „erweitert“ werden, damit manche Einzelteile auf den Schwertransporter gehievt werden konnten.



„Das ist ein Projekt, das natürlich nicht zum Standard wird. Es war sowohl in Sachen Planung als auch Ausführung zwar eine Herausforderung, aber gleichzeitig eine sehr interessante Aufgabe – wir haben jedenfalls viel gelernt.“

Christian Thaler
Geschäftsführer
Chrysanth Thaler
Stahlbau

Factbox

Bauherr: Stadtwerke Konstanz
Gesamtauftragnehmer: Pellasietas Werft, Hamburg
Gesamtschiffslänge: 85 Meter
Breite: 16 Meter
Gesamtgewicht: 800 Tonnen
Maße Aufbaudeck: 52 Meter lang, elf Meter hoch und ca. 14 Meter breit.
Stahlblechkonstruktion aus ca. 36.000 Einzelteilen, die von Thaler zu 26 Teilsegmenten zusammengeschnitten und in Fußsach am Schiff endmontiert wurden. Für den Aufbau wurden ca. 160 Tonnen Stahl verarbeitet.
Auftragsvergabe: September 2019
Montageende: Mai 2020
Probetrieb geplant: Anfang 2021