

Spezialisten unter Wasser

25 Jahre Tauchmayer



Seit 25 Jahren . . .

. . . arbeitet erfolgreich die Firma Tauchmayer – Grund genug für einen Rückblick auf ein Vierteljahrhundert Unternehmensgeschichte. Grund aber auch für ein herzliches „Danke schön!“ an all die Auftraggeber und Kunden, denen wir in den vergangenen 25 Jahren mit Rat und Tat zur Seite stehen durften.

Bedanken wollen wir uns auch bei unseren Mitarbeitern, die mit ihrem Einsatz über und unter Wasser zum Erfolg unserer Firma beitrugen, auch wenn – wie so oft – besonders schwierige Aufgaben gelöst werden mußten. Mit wieviel Umsicht sie dabei zu Werke gingen, zeigt die Tatsache, daß wir in all den 25 Jahren nicht einen einzigen Taucherunfall verzeichnen mußten – in unserem manchmal nicht ungefährlichen Beruf keine Selbstverständlichkeit. Darüber freuen wir uns im Jubiläumsjahr am meisten.

Was 1963 mit dem Verlegen von Gleispaaren für eine Slipanlage in Hameln begann, ist heute ein Unternehmen, das mit zwei Taucherteams eine breite Palette von Unterwasser-Arbeiten für Auftraggeber in ganz Nord- und Westdeutschland erledigt. 1969 richteten wir unsere Werkstatt in Lohnde ein, 1970 wurde unser Werkstattschiff „MS Zukunft“ ausgebaut und modernisiert. 1974 kam unsere Schwimmmramme hinzu, Ziehvorrichtung und Hydraulikbagger komplettierten unsere Ausrüstung.

Besonders knifflige Probleme, die im Arbeitsbereich von Häfen und Kanalanlagen, Schleusen, Brücken, Dämmen und Kraftwerken immer wieder auftreten, haben wir stets als Herausforderung betrachtet. Nur maßgeschneiderte Lösungen konnten hier weiterhelfen. Fachliches Know-How und Improvisationskunst waren unsere Stärken in den vergangenen 25 Jahren. Auch in Zukunft wollen wir damit zufriedene Kunden gewinnen.

Erhard Meyer

Tauchermeister



Einige Baumaßnahmen, an denen wir beteiligt waren

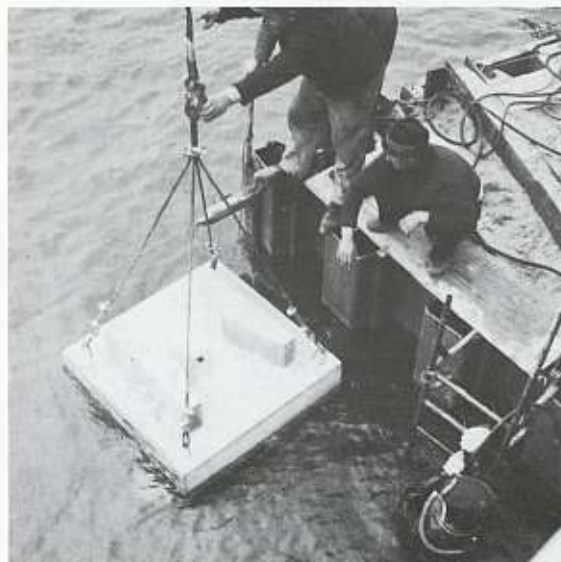
1963

Beim Bau der Slipanlage der Schiffswerft Müller in Hameln verschrauben wir 13 Gleispaare (45 lfdm) unter Wasser auf Traghölzer (45 cm x 40 cm).



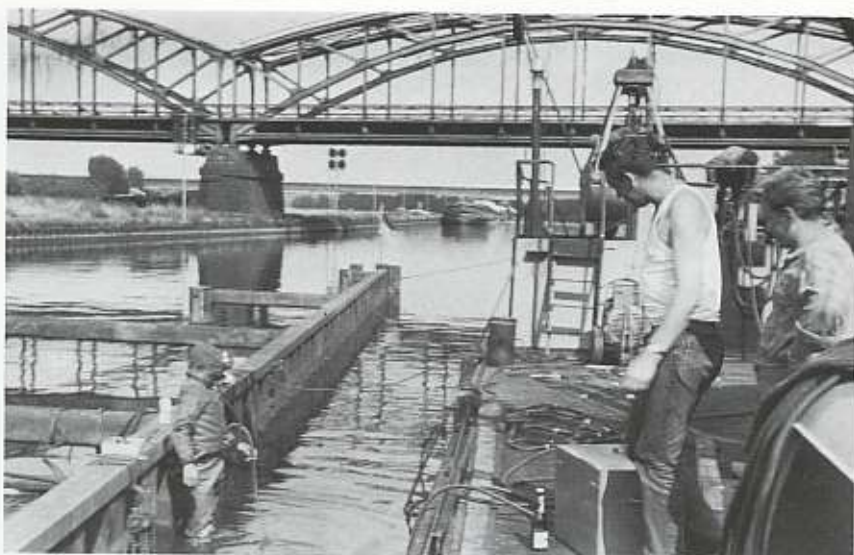
1964

Beim Bau der beiden Fußgänger-Tunnel unter dem Mittellandkanal in Wolfsburg, VW Werk, tauchen wir für die Firma Philipp Holzmann AG. Unser Einsatz dauert 14 Monate.



1965

Bei der Schleuse Kostheim/Main arbeiten wir unter Wasser am Bau der Unterwasserleitwerke. Auftraggeber sind das Wasser- und Schiffsamt und die Firma Philipp Holzmann AG.



Der Spaten mit Druck

1966

Beim Ausbau des Mittellandkanals verlegen wir sechs Düker (Durchmesser 1000 mm – 2000 mm) für die Firmen Elskes Wasserbau, Wilhelm Hirdes Wasserbau, Heinrich Hirdes Wasserbau und die Gebrüder Meyer, Köln, Hülskens, und Wasser- u. Schiffsverkehrsämter, Direktion Mitte.



Haben Sie schon mal versucht, unter Wasser zu graben? Dann wissen Sie ja: mit Schaufel oder Spaten geht das nicht. Im Wasser wäre das die reinste Sisyphus-Arbeit. Trotzdem muß auch unter Wasser oft Erdreich bewegt, etwas freigelegt oder zugegraben werden.

Wir setzen dafür einen Taucherspülkopf ein. Mit zehn bis 15 bar Druck können wir so schnell und zuverlässig graben und schaufeln – ein „Spaten“ unter Wasser. Der Taucherspülkopf ist an einen Schlauch angeschlossen, der den nötigen Betriebsdruck/Wasser liefert. Der Taucher kann ihn einfach und sicher mit der Hand führen. Allerdings würde unser Mann unter Wasser vom Rückstoß hilflos weggeschleudert, hätte der Taucherspülkopf nicht einen Trick: ein Teil des Drucks tritt nach hinten aus und stabilisiert so die Lage des Tauchers im Wasser.

Mit seiner Bombenform kann der Spülkopf auch in Rohre eingeführt werden und so verstopfte Leitungen wieder freilegen. Zum ersten Mal erfolgreich eingesetzt wurde der Taucherspülkopf von uns 1967, als wir im Kraftwerk Robert Frank (Landesbergen) der Preußenelektra arbeiteten. Seitdem hat uns der Spaten mit Druck unzählige Male gute Dienste geleistet.



Tauchen mit Telefon

Am Anfang stand eine Idee: Tauchen mit Telefon. In unseren zwei Tauchteams werden die Männer unter Wasser von einem Signalmann von oben betreut, der ihnen Anweisungen gibt und sie bei der Arbeit führt. Denn in dem oft trüben Wasser, das ihnen kaum Sicht ermöglicht, wären unsere Taucher ohne Hilfe von oben aufgeschmissen.

Die Verständigung mit dem Signalgeber läuft über eine Telefonverbindung. Hör- und Sprechmuschel sind in die Haube des Tauchers eingebaut. Doch wegen des Mundstücks, in das der Taucher atmet, kam aus der Leitung oft nur ein unverständliches Gurgeln oben an.

Dann hatten wir 1967 eine Idee: eine Kinn tasche, in die Haube eingelassen, würde dem Taucher das Sprechen erleichtern. Nach einiger Tüftelei funktionierte unsere Entwicklung. Die von uns verbesserte Kopfhäube wird unter der Modellbezeichnung 168 R von der Firma Dräger hergestellt und ist heute marktüblich. Sicheres und exaktes Arbeiten unter Wasser ist seitdem etwas leichter geworden. Unsere Idee hat sich durchgesetzt.

1967

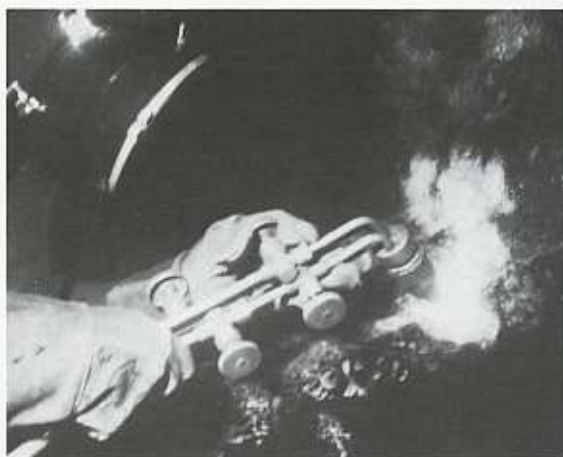
Im Kraftwerk Robert Frank, Landesbergen, Block II, der Preussenelektra Wasserkraftanlagen bauen wir am Einlaufbauwerk 1 und 2 Unterwasserbeton ein, schneiden Spundwand und schweißen unter Wasser. Dabei wird der Taucherspülkopf erfolgreich eingesetzt. In diesem Jahr entwickeln wir die heute marktübliche Drägerkopfhäube mit Kinn tasche, Modell 168 R. Die Verständigung unter Wasser wird einfacher.



Unsere „Zukunft“ liegt auf dem Wasser

1968

Am Trenndamm
Kostheim/Main schnei-
den wir unter Wasser
15 Fenster (350 lfdm
Spundwand).



Ein symbolischer Name, der uns Glück gebracht und die Zukunft unserer Firma gesichert hat: 1966 haben wir unser Tauchwerkstatt-Schiff „MS Zukunft“ erworben. 20 Meter lang, vier Meter breit, einen Meter Tiefgang. Trotz ihrer 38 Tonnen Verdrängung und 80 Ladetonnen kommt die „Zukunft“ mit ihrem Plattboden und geringem Tiefgang auch in kleine Nebenwasserstraßen – also überall dort, wo sie gebraucht wird.

Ausgerüstet mit allem, was wir zur Bewältigung unseres vielfältigen Arbeitsprogramms benötigen, ist die „Zukunft“ die mobile Basis unserer Einsätze. Sie beherbergt einen Werkstattraum, wo unsere Taucher in ihre Anzüge steigen, bevor sie unter Wasser gehen, und einen geräumigen Stau- und Geräteraum. Die Luftversorgungsanlage liefert den Tauchern ihre Atemluft.

Ursprünglich mit einem 100 PS starken Dieselmotor ausgestattet, wurde die „MS Zukunft“ 1976 aufgerüstet und kann jetzt mit 227 PS Kraft auch die Schwimmramme an die Arbeitsstelle schieben. Vier Schlafplätze und ein Aufenthaltsraum auf der „Zukunft“ sind bei wochenlangen Einsätzen unser zweites Zuhause.



1969

An der Slipanlage der
Weserwerft Minden
erledigen wir umfang-
reiche Gleisverlege-
arbeiten. In diesem
Jahr ziehen wir von
Empelde nach Lohnde,
wo ein Wohnhaus mit
Werkstatt entsteht.

1970

Unser Tauchwerkstattschiff „MS Zukunft“ wird neu motorisiert und umgebaut, an Deck werden zwei Trommelwinden mit Feinsenkanlage aufgebaut. Wir entwickeln ein Kernbohrgerät für die Bohrkernentnahme unter Wasser, das in diesem Jahr zum Einsatz kommt. Aus dem Mittellandkanal bergen wir bei Braunschweig ein Schrägramme-Rammschiff der Firma Dyckerhoff & Widmann.



1971

Beim Neubau der Weserbrücke Südbrücke/Minden ziehen wir 500 Holzrammpfähle (Durchmesser 40 cm – 50 cm, Länge elf Meter). Auftraggeber war Arge Wayss & Freytag, Beton- und Monierbau.



1972

Spezialtauchereinsätze im Hafen Duisburg: der Doppeldüker ist gebrochen. Pro Stunde treten 300 Kubikmeter Wasser aus. Unser Sondervorschlag: eine Übermantelungsmanschette anbringen, die Bruchstelle mit einem Kasten umgeben und ausbetonieren. Der Plan gelingt. Auftraggeber: Firma Heinrich Hirdes/ Duisburg.



Sinfonie für große Hämmer

1973

Beim Bau des Sperrwerkes Lesum schneiden wir 500 lfdm Baugrubenspundwand bündig Betonsohle ab. An der Bremer Vulkanwerft schneiden wir unter Wasser die Spundwand des Abschlußfangedamms für das neue Tiefbaudock. In diesem Jahr werden wir auch Taucherausbildungsbetrieb.



Unsere Arbeit ist nichts für zarte Nerven – manchmal geht es laut und kräftig zu. 1974 ließen wir in der Arminiuswerft ein Pontonschiff umrüsten. Seitdem verfügt unsere Firma über ein zweites Bein: die Schwimmramme I. Vom Wasser aus können wir damit Holzpfähle, Spundwände und anderes sicher und schnell in den Grund rammen.

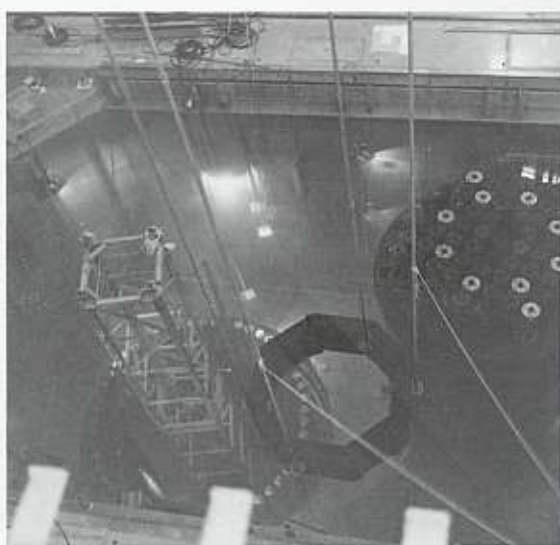
Betrieben wird die Ramme mit einem Dieselbär. Ein gewaltiger Zylinder zündet bei jedem Rammstoß, die Kraft der Explosion und das Gewicht des Kolbens treiben das Rammgut mit 30 Tonnen ins Erdreich. Eine wichtige Arbeit, wenn es gilt, Uferböschungen zu befestigen oder Brücken zu bauen. Dann macht unser großer Hammer die Musik.

Auch sein Gegenstück fehlt nicht in unserer Ausrüstung: was wir einrammen, können wir auch wieder herausziehen. Mit einem Rüttler, auf einen Bock montiert, entfernen wir durch kräftige Vibrationen Wände oder Pfähle, wenn sie nicht mehr gebraucht werden. Damit konnten wir schon oft helfen, wenn Kunden mit ihrem Latein am Ende waren. Mit 225 PS schiebt unser Werkstattschiff Ramme und Rüttler überall hin, wo sie gebraucht werden.

Premiere im Reaktor

1974

Im Kernkraftwerk Stade wird der vier Tonnen schwere Stahlschemel unter den Brennstäben ausgewechselt. Der erste Einsatz von Tauchern im heißen Reaktorbereich wird erfolgreich ausgeführt. In der Arminiuswerft wird unsere Schwimmramme I aufgerüstet – das zweite Bein in der Arbeitspalette unseres Betriebes.



1975

Beim Bau eines Pumpenhauses an der Leine in Hannover-Herrenhausen wird ein Verbindungsschacht zwischen Einlauf und Pumpenhaus erstellt. Unsere Taucher saugen zwischen zwei Spundwänden die Baugrube zehn Meter tief und erstellen ein Einlauffenster (Größe 2500 mm x 2500 mm).

Neue Probleme verlangen neue Lösungen – das haben wir in unserer täglichen Arbeit oft genug erfahren. 1974 gibt es ein Problem im Kernkraftwerk Stade, einem der ersten in der Bundesrepublik. Der Stahlschemel im Reaktorkern, eine Sicherheitsvorrichtung, die die Brennstäbe im Fall einer unkontrollierten Kettenreaktion auffangen soll, hat sich gelöst. Weil wegen der Strahlung Arbeiten im Reaktorkern nur unter Wasser – in der Flüssigkeit des Primärkreislaufes – möglich sind, müssen unsere Taucher ran.

In drei Wochen harter Arbeit bringen wir mit zwei Teams den neuen Schemel auf dem Reaktorboden an. Die vier Tonnen schwere und mehrere hunderttausend Mark teure Stahlkonstruktion verlangt genaueste Präzisionsarbeit. Sie muß exakt zentriert und verschraubt werden. Mit winzigen Toleranzen schneiden unsere Taucher die dafür nötigen Gewinde unter Wasser.

Zum Schutz vor der Strahlung arbeiten sie dabei in einem Bleitopf. Aus einem Fenster dieses Topfes heraus benutzen sie extra lange Werkzeuge. Die strengen Sicherheitsbestimmungen eines Kernkraftwerkes müssen peinlich genau beachtet werden. Endlich ist es geschafft: die erste Unterwasser-Arbeit in einem deutschen Kernkraftwerk ist beendet – eine glückliche Premiere.

1976

Beim Bau der Liegestelle Stolzenau/Weser erledigen wir Rammarbeiten. Auch für die Weserbrücke der Autobahn Bad Oeynhausen rammen wir Tragwerkspfähle. Unser Tauchwerkstattschiff „MS Zukunft“ wird neu motorisiert und dient nun mit 225 PS auch als Schubschiff für die Schwimmramme.



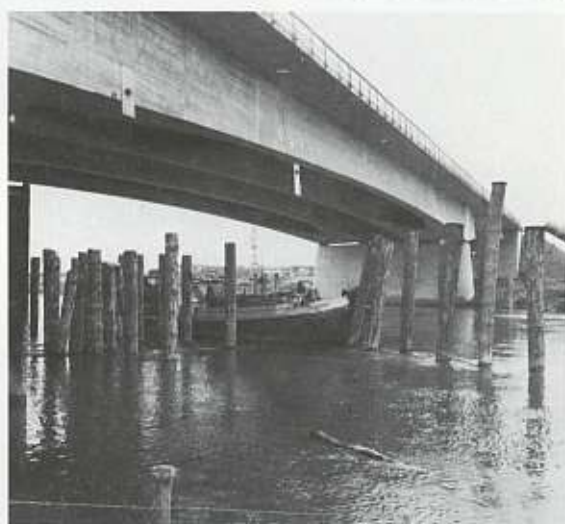
1977

Wir erledigen Rammarbeiten in Landesbergen und an der Liegestelle in Stolzenau/Weser für das Wasser- u. Schiffsamt Verden.



1978

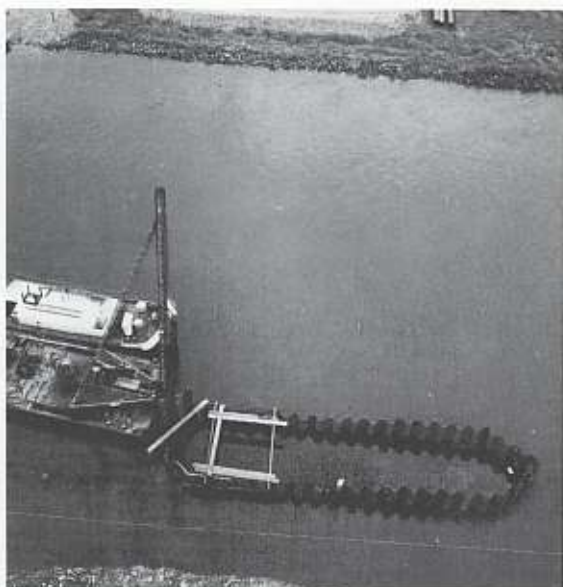
Wir rammen den 2. Bauabschnitt der Liegestelle Stolzenau/Weser, reparieren die Dalben im Schleusen-vorhafen Landesbergen, ziehen Ramm-pfähle an der Brücke in Bad Oeynhausen und bohren Kern-Boden-proben im Erweiterungshafen der Stadt Minden.





1979

In 20 Meter Wassertiefe wechseln wir im Horizontalbrunnen des Wasserwerkes Fuhrberg Plattenschieber aus und erstellen das Tragjoch für den Abbruch der Brücke 162 über den Mittellandkanal. Im Pumpspeicherwerk Erzhausen säubern wir Pumpeneinläufe und rammen Anleger für VTG Letter am Zweigkanal Hannover-Linden. Für die Firma Schäfer/Ibbsbüren rammen wir an der Weserbrücke Herstelle Spundwandkästen.



1980

Der Bohrponton der Firma Stump GmbH wird von uns aus dem Mittellandkanal geborgen. Im selben Kanal reparieren wir Spundwandschäden. Außerdem im Auftragsbuch dieses Jahres: eine Hellingreparatur für die Schiffswerft Rasche, Unterwasser-Rammarbeiten bei der Leineunterdükering Hannover/Königsworther Str., Abbruch des Horstbruchgraben-Dükers

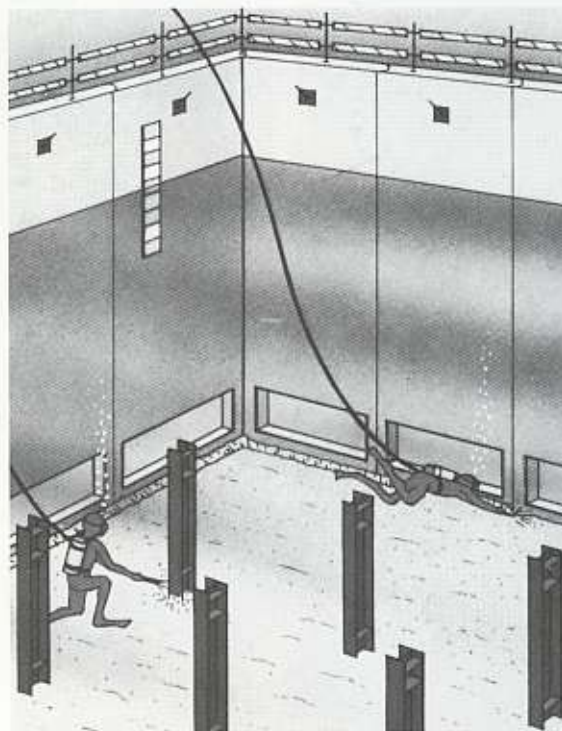
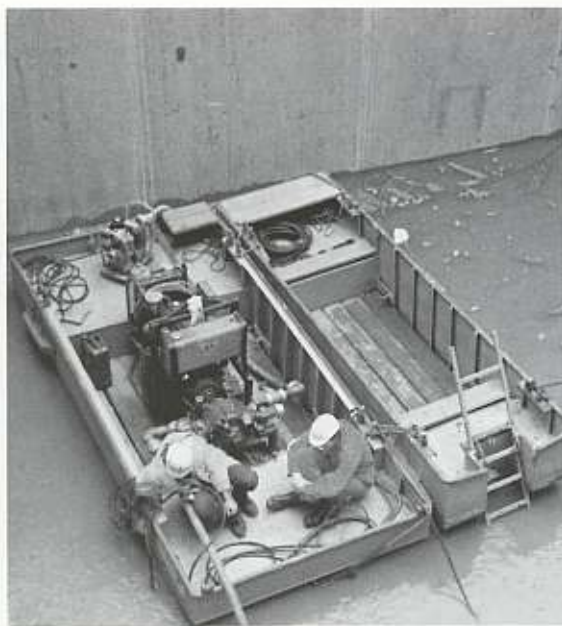


im Mittellandkanal Peine, Austausch der Preßluftsperr im Hafenbecken des Gemeinschaftskraftwerkes Mehrum und Unterwasser-Betonarbeiten an der Felgenpresse des VW-Werkes in Wolfsburg.

Ein ganz normaler Arbeitstag

1981

Wir reparieren die Ufer-
einbrüche im Nord-
hafen Hannover, ziehen
Ramppfähle an der
Weserbrücke Vlotho,
arbeiten beim Ausbau
des Mittellandkanales
Peine mit, erledigen
Unterwasser-Beton-
arbeiten an der Strang-
gußanlage der Stahl-
werke Peine/Salzgitter.



Zu nachtschlafender Zeit schrillt das Telefon: ein Notruf. Irgendwo auf dem Mittellandkanal ist ein Binnenschiff leckgeschlagen und droht zu sinken. Jetzt geht es um jede Minute.

Sofort sind unsere Taucher alarmiert, setzt sich unser Werkstattschiff in Marsch. Beim Havaristen angekommen, wird zunächst der Schaden unter Wasser genau begutachtet. Dann legen wir die nächsten Schritte fest.

Während in tiefen Gewässern Hebevorrichtungen zur Hilfe genommen werden, können wir in flacheren Gewässern wie dem Mittellandkanal leckgeschlagene Schiffe durch Auspumpen bergen. Zunächst wird das Leck abgedichtet und die Luken mit Bergungskästen bestückt. Dann leisten die Lenzpumpen, mit denen unser Werkstattschiff ausgerüstet ist, Schwerstarbeit. Bis zu 1000 Tonnen pro Stunde pumpen sie aus dem Rumpf des Havaristen.

Nach einigen Stunden stabilisiert sich das Binnenschiff wieder. Die Havariehilfe ist geglückt. Solche Soforteinsätze sind unser tägliches Brot. Spät in der Nacht kehren wir nach Lohnde zurück. Ein ganz normaler Arbeitstag ist zu Ende.



1982

Die wichtigsten Aufträge dieses Jahres: Rammarbeiten am Leegerüst der Weserbrücke in Rinteln für Fa. Polensky & Zöllner, Taucherarbeiten für die Ufermauerunterfütterung des Brinker Hafens, Rammarbeiten für die Ufermauerverlängerung der Union Schifffahrt in Sachsenhagen, Ausbesserung von Schadstellen an der Ufermauer Nordhafen und Erstellen einer verbleibenden Stahlschalung mit Zwischenbetonierung bei der Instandsetzung des Leineauslasses.



1983

Im Elbeseitenkanal reparieren wir die Spundwand für das Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen und helfen beim Kolkverbau der Ihmebrücke am Schwarzen Bären/ Hannover. An der Weserbrücke ziehen wir Pfähle und dichten die Filterstränge des Horizontalbrunnens in einer Tiefe von 20 bis 25 Metern für das Wasserwerk Fuhrberg.



Im Kernkraftwerk Grohnde reinigen wir die Dammtafelführungen.

1984

Den gesunkenen Decks ponton der Firma Philipp Holzmann AG bergen wir aus dem Mittellandkanal bei Mehrum. Außerdem arbeiten wir: am Stichkanal Salzgitter, im Milius Sportboothafen, am Schnellen Graben/Hannover, im Gemeinschaftskraftwerk Weser und an der Ratsmühle Celle.



1985

Wir erneuern Bojen-
seile im Kraftwerk
Robert Frank, erstellen
Poller am Ihmeufer/
Leinerbrücke und
rammen sie in die
Böschung ein. Für das
Neubauamt messen wir
Wanddicken mit Ultra-
schall und sanieren
Spundwände am Mit-
tellandkanal Braun-
schweig. Für die Firma
Schäfer erledigen wir
Rammarbeiten an der
Ruhrbrücke A2 Duis-
burg und sanieren die
Ein- und Auslaufbau-
werke für das Pump-
werk Anderten/
Schleuse.



Die Autobahn unter Wasser

1986

Der Pfeiler Nr. 6 der Jan-Berghaus-Brücke/ Ems wird von uns untersucht, genauso wie der Hafenauslaß Salzgitter. Wir arbeiten an der Sanierung der Mittelpfeiler Allerbrücke, zerschneiden alte Düker am Mittelkanal Garbsen und rammen Pfeiler für die Behelfsbrücke in Misburg. Rohrböcke bauen und rammen wir für das Kraftwerk Wesertal und nehmen Bodenproben für den geplanten Emstunnel – im Auftrag des Straßenbauamtes Aurich.



Das größte Straßenbauprojekt Niedersachsens wird derzeit im Emsland vorangetrieben: eine Autobahn wird durch einen Tunnel unter der Ems hindurchgeführt. Dieser einzige Übergang nördlich von Papenburg soll den ostfriesischen Wirtschaftsraum an das Ruhrgebiet anbinden und den Transitverkehr auf der E 3 bewältigen.

Für die einen Kilometer lange Tunnelstrecke werden Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt. Fünf Einschwimmelemente aus Beton – jedes 130 Meter lang, 8 Meter hoch, 28 Meter breit und 26000 Tonnen schwer – werden in der Ems abgesenkt und verankert. Sie bilden die Tunnelröhre, durch die später 23000 Fahrzeuge täglich rollen werden.

Auch unsere Firma arbeitet an diesem Milliarden-Projekt mit. Im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau haben wir neun Monate lang Bodenproben entnommen, um den Untergrund der Ems beurteilen zu können. Wenn die Elemente abgesenkt werden, kontrollieren wir diesen diffizilen Vorgang mit unseren Tauchern unter Wasser. Ein kleiner, aber wichtiger Beitrag zum Gelingen eines großen Projekts.

1987

Wanddicken messen wir für die Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig. Im VW Werk Wolfsburg wird die Hafenspundwand repariert, für das Gemeinschaftskraftwerk Veltheim die Bojenkette erneuert und bei den Stahlwerken Peine/Salzgitter ein Spundwandkasten erstellt und geräumt. Wir bergen einen Ponton der Firma Stump GmbH, räumen den Anleger Schäferhof/Weser-Nienburg und rammen Dalben für Firma H. D. Lühring Nachf. Dr. Pleines + Co in Leeseringen. Die Bodenproben für den Emstunnel werden fortgesetzt.



1988

An der kleinen Schleuse Dörverden wird ein vierpfähliger Bündel-dalben geräumt.

Unser Programm

Arbeitsbereich:

Hafen- und Kanalanlagen, Schleusen, Brücken, Kaimauern, Staudämme, Kraftwerke, Trinkwasserspeicher – Brunnen

Arbeitsprogramm – Tauchen –

Unterwasserreparaturen und Sanierungen an Betonbauwerken, Unterwasserbetonarbeiten, Beton-Injektionen, Verpressungen, Stahlwasserbau, Unterwasser-Schneid- und Schweißarbeiten an allen Stahlarten und Spundwandprofilen, Spül- und Saugarbeiten in Behältern, Kanälen und Schächten, Fördern über weite Wegstrecken, Diamantkernbohrarbeiten, Unterwasser-Sprengungen, Unterwasser-Fernsehen, Wanddickenmessungen an Metallen durch Ultraschall

Arbeitsprogramm – Rammarbeiten –

Die Schwimmramme kann Rammarbeiten bis zur Größe: Rammhärgewicht bis 3,5 t, Rammgutlänge bis 15 m, Rammgutgewicht bis 4,5 t ausführen
Für Zieharbeiten stehen am Pfahl das Taucherwerkstattschiff „MS Zukunft“ mit 13 t und die Schwimmramme umgerüstet mit A Bock mit 20 t zur Verfügung

Arbeitsprogramm – Baggerarbeiten –

Hydraulikbagger Atlas 1302 auch vom Ponton aus, mit Tielföfeln bis 5 m, Greifer und Spinne

Arbeitsprogramm – Stahlbau –

Dammtafelführungen, Dammtafeln, Dammbalken-Notverschlüsse, Stahlbauarbeiten in Verbindung mit Sanierungsarbeiten im Unterwasserbereich

Eberhard B. Mayer
Spezialunternehmen für Bautaucherei,
Bergung, Ramm- und Baggerarbeiten

Mitglied im Verband
Deutscher Taucherei- und Bergungsbetriebe

Lohnder Straße 29d
3016 Seelze 5/OT Lohnde
Fernruf (05137) 2029

Schiffsruf: DA 2732
Kanal: 10 oder 16
„MS Zukunft“

