



marine forum

#meerverstehen

Interview

mit dem
Inspekteur der Marine
Vizeadmiral Schönbach



MITTLER
REPORT

Inhalt

Editorial

3 Editorial
Karsten Schneider

Sicherheitspolitik

18 „Eine klimaneutrale Schifffahrt
ist bis zum Jahr 2050 realisierbar“
Dieter Stockfisch

34 Einsatz ohne Einsatzstatus
Christian Jentzsch

Streitkräfte

6 „Ich fürchte mich vor gar nichts!“
Holger Schlüter und Hans-Uwe Mergener

12 Von Zielen und Zwischenständen,
Herausforderungen und Wünschen
Marius Werth

16 Auf dem Weg in die Marfor-Familie
Maximilian Bellini

23 Der Waffeneinsatzunteroffizier
Stephan Küttler und Patrick Pape



Foto: Bv/Steve Baek

6
Keine Langeweile voraus:
Vizeadmiral Schönbach skizziert im
Interview seine Pläne für die Marine



12
Was hat die Deutsche Marine mit der Fregatte 125 bekommen?

Technik

27 Die Kunst des Schiffbaus
Holger Schlüter

MeerGeschichten

32 Rotkäppchen und die Linke
Holger Schlüter

32 Der Sekterlass des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Vizeadmiral Alfred Tirpitz
Heinrich Walle



23
Verzierter FK-Starter der LÜBECK:
Kein Waffeneinsatz ohne ausreichend Personal

Rubriken

42 Marinen aus aller Welt

46 Schifffahrt, Schiffbau, Technologie

50 Deutsche Marine

51 Bücher/Impressum

Titelbild:

Abeking & Rasmussen baut im Auftrag der Wasserstrassen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes neue, innovative Mehrzweckschiffe.

Grafik: A&R



27
In den Hallen von Abeking & Rasmussen entstand die 98-Meter-Yacht AVIVA



VORAUSSCHAUEND

Gemeinsam mit unseren Kunden und Partnern entwickeln, konstruieren und bauen wir die ersten mit LNG angetriebenen Schiffe für den Einsatz in gefährlicher Atmosphäre.

Für mehr Sicherheit · Für die Zukunft · Für alle

ABEKING & RASMUSSEN

www.abeking.com

Die Kunst des Schiffbaus

Holger Schlüter

Die deutschen Werften haben sich mit Innovationen und Expertise auf lukrativen Nischenmärkten etabliert. Ein Besuch bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder.

Vor Monaten schrieb ich, dass eine Reise auf der Unterweser die Neugier des Seemanns weckt, doch einmal

in die Hallen schauen zu dürfen, die das Ufer säumen. Dort, wo die Namen prangen, die man auf Tausenden Schiffen auf allen Weltmeeren in Messing gegossen lesen kann. Es ist eine Neugier, die nicht nur aus Interesse an der Technik besteht. Da werden auch Emotionen ausgelöst, Erinnerungen geweckt und die sprichwörtliche (Saint-Exupéry-)Sehnsucht nach dem Meer geschürt. Oder, wie mir ein Schiffbauer einst sagte: „wenn es fertig ist und du dich nicht sattsehen kannst“.

Der Titel dieses Beitrags ist der Titel eines Buches der Werft Abeking & Rasmussen, welches einen tief in ihre 114 Jahre alte Tradition hineinzieht. Im Vorwort heißt es, man habe wenig Erfahrung im Zurückblicken, denn man war stets gehalten, nach vorn zu blicken. Gegründet 1907 mit dem Bau von Arbeits- und Segelbooten, hat dieses Unternehmen einen langen, erfolgreichen Weg mit über 6500 abgelieferten Schiffen und Booten hinter sich.

Wo steht A&R heute?

Abeking & Rasmussen ist ein familiengeführtes Unternehmen mit rund 490 Mitarbeitern und im Schnitt 40 Auszubildenden. Eigner ist der Urenkel des Firmengründers Henry Rasmussen, Hans Schaedla. Das Unternehmen hat sich im Jahr 2020 neu aufgestellt,

die Führungsstruktur gestrafft und Zuständigkeiten geordnet. Die Vorstand-Doppelspitze Matthias Hellmann (Finanzen)

und Dirk Petersjohann (Technik) führt die drei Geschäftsbereiche Yachten, Marine und Spezialschiffe. Ein größeres Augenmerk früher legt die Werft inzwischen auf den Bereich Services, mit dem man den Kunden auch über den Gewährleistungszeitraum hinaus an sich binden möchte. Die Kundenorientierung wird gern herausgestellt, dazu gehören das Engagement der Mitarbeiter, ihre Bindung an das Unternehmen und die unbedingte Beachtung des Kundenwunsches. Es muss seinen Grund haben, warum Yachten, Marine- und Spezialschiffe von Kunden aus aller Welt an der Unterweser bestellt werden und warum Eigner den langen, kostenintensiven Weg nach Lemwerder zurücklegen. Die Antwort lautet Qualität und Können, oder wie Carsten-Söhnke Wibel, Geschäftsführer der A&R Spezialschiffbau GmbH und bei Abeking & Rasmussen für den nationalen Vertrieb von Spezial- und Marineschiffen verantwortlich, es ausdrückt: „Eigner sind die besten Werbeträger.“ Und damit meint er nicht einzig Yachteigner, die als Stammkunden schon häufiger wiederkehrend Schiffe geordert haben, sondern auch die zahlreichen Nutzer der öffentlichen Hand, darunter Behördenschiffe und natürlich auch die Deutsche Marine. Auf den ersten Blick scheint das seit 1907 genutzte und mehrfach erweiterte Areal beengt, auf den zweiten Blick erkennt man jedoch die Effizienz, die sich aus dieser Kompaktheit ergibt: In sechs beheizte Hallen mit bis zu zwei Ausrüstungsplätzen, flur-

Andreas Sikorski (Services), Christoph Arndt (Spezialschiffbau Ausland), Holger Schlüter (marineforum), Matthias Hellmann (Vorstand), Carsten-Söhnke Wibel (Spezialschiffbau Inland)



Foto: hsc



Ob Superyachten, Behörden- und Marineschiffe oder Fähren: Abeking & Rasmussen ist weltweit für erstklassige Qualität bekannt

gesteuerten Krananlagen und einem Werfthafen samt Synchronlift mit über 2000 Tonnen Tragfähigkeit passen Schiffe mit einer Maximallänge von zurzeit 125 Metern. Die Querverschiebeanlage mit Schienensystem ermöglicht flexibles und schnelles Verfahren der Objekte zwischen den Bauplätzen und Hallen. Man verfügt zudem über eine ganzheitliche Gasmedienversorgung inklusive Schweißrauch- und Absauganlagen.

Aufträge in allen Sparten

Und was findet sich derzeit in den Hallen, die man unter Beachtung der Coronaregeln betreten darf? Eine in beeindruckender Form konstruierte Motoryacht von knapp 120 Meter Länge ist so eine Neugier weckende Silhouette. Der Name des Schiffes und des Eigners? So etwas fragt man nur als Laie, denn eine Antwort gibt es ebenso wenig wie die Chance, solch ein Objekt jemals zu betreten. Fertigstellung und Ablieferung sind für 2022 geplant, dann werden wir vom Ufer aus zuschauen können, welches Kunstwerk entstanden ist. Nicht weniger geheimnis-

voll, aber aus anderen Gründen, verhält es sich mit dem grauen Schiff in der Halle daneben. Es ist das Minenjagdboot DILLINGEN, welches einem Refit unterzogen wird. Die Deutsche Marine hat das Boot der Klasse 332 „nach Hause“ geschickt, denn es wurde 1994 hier gebaut. Man untersucht den Schiffskörper aus amagnetischem Stahl, überholt Generatoren und Pumpen, erweitert das B-Deck und überholt die Wellen, Belüftungs- und Klimaanlage. Mit der Konstruktion und dem Bau dieser Boote – von denen auch andere deutsche Werften profitierten – betrat Abeking & Rasmussen in den Neunzigern Neuland. Die Werft knüpfte damit an eine Jahrzehnte währende Erfolgsgeschichte an, denn bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hatte man sich mit Räumbooten die notwendige Expertise aufgebaut. Von den Sechzigerjahren bis zum Bau der ersten Stahlboote der Klasse 343 Ende der Achtzigerjahre waren die Holzboote der SCHÜTZE-Klasse zahlreich bei der damaligen Bundesmarine im Einsatz. Diese Expertise hat sich weltweit herumgesprochen, was zahlreiche Export und Lizenzbauten beweisen. Dass die deutsche Marine sich in den vergangenen Jahrzehnten besonders

Owner's pride: Superyacht EXCELLENCE von Abeking & Rasmussen



Setting the standard for navigation.



We are moving navigation forward by bridging innovation and experience, and matching it with a passion for providing safe and reliable seafaring solutions.

This focus on quality is at the root of everything we do, from customized bridge and navigation systems to the level of service we provide our customers. Because when you are at sea, trust is everything.

Besonders unempfindlich
gegen Seegang ist die
A&R-Spezialität Swath



Foto: A&R

auf die Konstruktionen von A&R gestützt hat, gehört zum Stolz und Selbstverständnis der Werft. Aktuell entsteht in Lemwerder das erste, 62 Meter lange Minenabwehrfahrzeug aus amagnetischem Stahl für die indonesische Marine (siehe *marineforum* 1-2021). Neben den klassischen Aufgaben Minenortung und -räumung – insbesondere von Altlasten aus dem Zweiten Weltkrieg – wird die indonesische Marine mit ihrer sehr langen Küste die Boote auch als OPV einsetzen.

Draußen an der Pier findet sich dann Bekanntes: Abeking & Rasmussen erneuert von Grund auf die Zollboote EMDEN und SCHLESWIG-HOLSTEIN. Die in den Achtzigerjahren gebauten Boote wurden komplett modernisiert, haben eine neue Motorisierung und Abgasreinigung bekommen. Außerdem werden alle Rohrsysteme für Wasser, Öl, Kraftstoff und Luft ausgetauscht. Zusammen mit der komplett neuen Inneneinrichtung wurde auch die gesamte Brücke inklusive Navigations- und Kommunikationsanlage auf den neuesten Stand gebracht. Man erkennt zwar noch die gewohnte Silhouette, aber es ist nahezu ein Neubau. Apropos Neubau: Für das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr baut A&R einen Messponton zur Nutzung bei der WTD 71. Mit einer Länge von 23,1 und einer Breite von 9,3 Metern wird der für Erprobungszwecke vorgesehene Ponton Ende 2021 abgeliefert.

Minenjäger AYVALIK der türkischen Marine

Mehrzweckschiff als Innovationsträger

Der zurzeit spannendste Auftrag für den öffentlichen Auftraggeber – im Werftenjargon „öAG“ – sind drei Mehrzweckschiffe für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV). Die 99,8 Meter langen Spezialschiffe sollen der Notfallvorsorge in Nord- und Ostsee dienen. Sie werden mit Hubschrauberlandedeck und Spezialausrüstung zur Schadstoffunfall-Bekämpfung gebaut. Dazu ist auch eine Schleppeinrichtung mit einem Pfahlzug von 145 Tonnen vorgesehen. Der Clou dieser Schiffe ist der Gasschutz für den Einsatz in gefährlicher, also giftiger oder explosiver Atmosphäre. Das stellt die Werft vor Herausforderungen, denen man mit einem eindrucksvollen Konzept



Foto: A&R

begegnet. Der Schutz vor entzündbarer Luft geht weit über das hinaus, was man bei Kriegsschiffen als ABC-Zitadelle kennt. Die Schiffe mit den Abmessungen 99,8 x 19,8 x 7,0 Meter sind Ersatz für SCHARHÖRN (Baujahr 1974), MELLUM (1984) und NEUWERK (1998). Aus Umweltschutzgründen werden sie einen ausschließlichen LNG-Antrieb mit mindestens 12 000 Kilowatt haben und erreichen damit eine Geschwindigkeit von über 15 Knoten. Die Besatzung wird aus 16 Personen bestehen, zusätzlich steht eine Einschiffungskapazität von 32 Personen bereit. Brennbeginn für das erste Schiff war am 28. Juni 2021, die Kiellegung wird am 7. September erfolgen. Das erste Boot soll dann im dritten Quartal 2023 abgeliefert.

Innovativer Spezialschiffbau in Berlin

Dass die maritime Wirtschaft nicht nur an der Küste Werte schöpft, ist dem Leser des *marineforums* bekannt, aber was macht Abeking & Rasmussen in Berlin? In Spandau werden auf einer weltweit einzigartigen Roboteranlage dreidimensional verformte Komponenten lasergeschweißt. Entwickelt wurde die Anlage von A&R, seit November 2019 ist sie in Betrieb. Die bis zu 17 Meter langen und 6 Meter breiten Bauteile werden dann in transportgerechten Größen zur Werft gebracht. Vorteil dieser Technologie: geringerer Wärmeeintrag, höhere Nahtqualität und deutlich weniger Verformung bei hochwertigem, spannungsfreien Schweißen. Das senkt Kosten, besonders bei der Verwendung von amagnetischem Stahl. Diese innovative Technologie – hält man die superglatten Probestücke in der Hand – ist beeindruckend. Die gute alte Schuppnah ist Geschichte geworden. Der Wunsch nach einer glatten Außenhaut hat nicht nur

optische Vorteile, wie man lernt. Und auch hier kann man erkennen, dass es einen regen Austausch zwischen den Sparten gibt. Was im Marine- und Spezialschiffbau bewährt ist, kann auch für die Fertigung von Superyachten dienen – oder umgekehrt.

Doppelrumpf als Spezialität

Und dann, am Ende des Rundgangs, plötzlich in einer Ecke eine wenige Meter lange Röhre. Darin technisches Equipment, das wie ein Antrieb aussieht. Schwer einzuordnen, was ist das? Es handelt sich um ein Anschauungsmodell für die A&R-Spezialität Doppelrumpf, genannt Swath@A&R, ein Mockup. Daran demonstriert man gerne die Vorteile der Swath-Technologie (Small Waterplane Area Twin Hull). A&R hat bereits mehr als 26 Fahrzeuge mit dieser Technologie gefertigt, darunter Lotsenversetzboote für die Deutsche Bucht und die texanische Küste, Patrouillenboote für die lettische Marine und auch eine Expeditionsyacht, die SILVER CLOUD. Sie ist 40 Meter lang und 17 Meter breit bei einem Tiefgang von 4 Metern. Weitere Anwendungen, welche die Vorteile des unübertroffenen Seegangsverhaltens dieses Schiffstyps nutzen, sind derzeit für alle Geschäftsbereiche in Planung.

Am Ende eines sonnigen Tages muss man auch über die Zukunft sprechen, über den deutschen Schiffbau, über innovative Antriebe, Kraftstoffe der Zukunft und über die Bedeutung der maritimen Wirtschaft – den Einfluss der Pandemie. Die beiden A&R-Vorstände Hellmann und Petersjohann haben – so scheint es – auf alle Herausforderungen eine Antwort. Man beklagt nicht den globalen Wettbewerb, sondern stellt sich stets die Frage: „Was können wir?“



VERSTELLPROPELLER
FESTPROPELLER

PRÄZISION IST UNSER SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG



made by
Schaffran

SCHAFFRAN
Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2008



SCHAFFRAN Propeller + Service GmbH
Bei der Gasanstalt 6-8 | D-23560 Lübeck
Tel: +49 (0) 451-58323-0 | info@schaffran-propeller.de
www.schaffran-propeller.de