

75 Jahre Schiff&Hafen – 75 Jahre Schiffbau in der BRD

„Als Bürgermeister der größten deutschen Hafenstadt begrüße ich die Herausgabe der neuen technischen Fachzeitschrift „Schiff und Hafen“, deren Herausgeber und maßgebliche Mitarbeiter sich in der internationalen Öffentlichkeit großen Ansehens erfreuen. Ich wünsche den Lizenzträgern, Herausgebern und Mitarbeitern im Interesse des internationalen und des deutschen Schiffbaues einen vollen Erfolg im Sinne einer die Meere überbrückenden guten Zusammenarbeit.“

Diese Worte richtete der Erste Bürgermeister Hamburgs, Max Brauer, im April 1949 an die Leser der ersten Ausgabe von (damals noch in dieser Schreibweise) Schiff und Hafen.

Das Jahr 1949 stellte für das Weltgeschehen eine wichtige Zäsur dar. Im Mittelpunkt standen die Gründung der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik sowie die Proklamation der Volksrepublik China. Das Grundgesetz und damit die Verfassung der BRD trat im Mai in Kraft.

Die zivilen schiffbaulichen Aktivitäten hatten nach Ende des Zweiten Weltkrieges mit dem Bau von Fischereischiffen auf Werften in Bremen, Bremerhaven, Lübeck, Flensburg, Emden und natürlich Hamburg bereits vor 1949 an Fahrt aufgenommen. Die Konstruktion dieses Schiffstyps stellte die erste Lockerung des Potsdamer Verbots dar, das die Alliierten im Juli 1945 ausgespro-

chen hatten, da dieser dringend zur Versorgung der Bevölkerung benötigt wurden.

Erst im Jahr 1951 hoben die Alliierten die Schiffbaubeschränkungen vollständig auf, und die deutschen Werften konnten wieder Seeschiffe aller Größen und Typen bauen.

Bedingt durch den immensen Rohstoffbedarf wurden insbesondere Universalfrachtschiffe benötigt.

Die erste Ausgabe von Schiff&Hafen, ein Zusammenschluss und Wiederauflage der bereits 1900 bzw. 1920 ins Leben gerufenen Magazine „Schiffbau“ und „Werft – Reederei – Hafen“ erschien im April 1949 beim R. Mölich & Co. Fachzeitschriftenverlag G.m.b.H in Hamburg. Die Verlagsleitung lag bei Dr.-Ing. Ernst Förster, der auch der erste Chefredakteur (Hauptschriftleiter) ist, Robert Mölich und Prof. Dr.-Ing. Georg Schnabel.

Die Gründer und Herausgeber dieser, wie sie selber schreiben, „jahrzehntelang bewährter Fachblätter“ wollten dem wieder steigenden Bedarf an fachspezifischen Informationen in der maritimen Branche mit gebündelter Expertise im neuen Gewand gerecht werden.

Einhergehend mit den ersten schiffbaulichen Aktivitäten nahm nun also auch die Berichterstattung über Ereignisse und Entwicklungen aus Schifffahrt, Schiffbau und Häfen wieder Fahrt auf.

› PERSONELLE UND VERLEGERISCHE MEILENSTEINE VON SCHIFF UND HAFEN (SEIT 1975 SCHIFF&HAFEN)

- Ab September 1950 erschien Schiff und Hafen bei der C.D.C. Heydorn Buchdruckerei mit Sitz in Uetersen; Verlagsleiter waren Dr.-Ing. Ernst Förster und Prof. Dr.-Ing. Georg Schnadel. Prof. Dr.-Ing. Georg Schnadel war bis September 1955 Chefredakteur. Seine Nachfolge trat (bis Ende 1964) Dr.-Ing. Paul Schreiber an. Zu der Zeit war Ursula Pfaffelberger, die bereits seit 1949 bei Schiff und Hafen tätig war, allgemeine Redakteurin, sie wurde 1969 Chefredakteurin.
- Ab Januar 1970 erschien Schiff und Hafen im Seehafen Verlag Erik Blumenfeld in Hamburg-Altona. Die Verlagsleitung hatte Paul Glantz inne.
- Im Oktober 1979 wurde Hans Jürgen Witthöft neuer Chefredakteur neben Ursula Pfaffelberger.
- Im Dezember 1982 zog der Seehafen Verlag Erik Blumenfeld in den Wandalenweg in Hamburg-Hammerbrook; im Februar 1989 erfolgte die Umfirmierung in Seehafen Verlag GmbH.
- Im Juni 1980 wurde Hans Jürgen Witthöft alleiniger Chefredakteur.
- Im Januar 1982 übernahm der Deutsche Verkehrs-Verlag den Seehafen Verlag Erik Blumenfeld durch Geschäftsführer Dr. Helmut Schachenmayer.
- Im Januar 1988 erschien zum ersten Mal die Schiff&Hafen Chinese Edition in Mandarin.
- Nach der Übernahme von Anteilen (49 Prozent) des Deutschen Verkehrs-Verlags (DVV) durch die Verlagsgruppe Handelsblatt übernahm Dr. Dieter Flechsenberger im August 2005 die Geschäftsführung.
- Im August 2006 wurde Dr.-Ing. Silke Sadowski Chefredakteurin (seit dem Jahr 2000 im Verlag) von Schiff&Hafen.
- 2009 erschien die erste Ausgabe von „Ship&Offshore“ (zunächst als „Ship&Port“).
- Seit April 2012 ist Martin Weber Geschäftsführer der DVV Media Group.
- Im Juli 2013 wurde die DVV Media Group zu 100 Prozent von der Rheinischen Post Mediengruppe übernommen.
- Im Februar 2017 übernahm Manuel Bosch die Verlagsleitung des Bereichs Technik und Verkehr von Detlev K. Suchanek.
- Im April 2022 verabschiedete sich Dr. Silke Sadowski in den Ruhestand, ihre Nachfolgerin wurde Kathrin Lau (seit 2010 in der Redaktion tätig).



EINE STARKE GEMEINSCHAFT
FÜR EINEN STARKEN MARITIMEN STANDORT



75 JAHRE **SCHIFF+HAFEN**

EIN STARKES TEAM FÜR DIE DEUTSCHE
SCHIFFBAUINDUSTRIE!

**DANKE FÜR DIE VERTRAUENSVOLLE
ZUSAMMENARBEIT!**

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e. V. | Steinhöft 11 (Slomanhaus) | 20459 Hamburg
Telefon: +49-(0) 40-28 01-52-0 | Telefax: +49-(0) 40-28 01-52-30 | E-Mail: info@vsm.de | Web: www.vsm.de



50 Jahre Schiffbauzulieferer im VSM – Rückblick und Ausblick

2024 ist ein Jahr der Jubiläen. Die Zeitschrift Schiff&Hafen blickt stolz auf 75 Jahre erfolgreiche Berichterstattung über die maritime Branche zurück, und auch wir im Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) feiern: „50 Jahre Schiffbauzulieferer im VSM“. Diese Meilensteine sind nicht nur ein Grund zur Freude, sondern auch eine Gelegenheit, die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Schiff&Hafen und dem VSM zu würdigen. Gemeinsam haben wir die Entwicklung der maritimen Industrie über Jahrzehnte in einem dynamischen Umfeld begleitet. Wir blicken zurück auf die Herausforderungen, die uns geprägt haben, und blicken nach vorne, um die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft zu stellen. Im Folgenden werfen wir einen Blick auf ein halbes Jahrhundert Schiffbauzulieferer im VSM und die großen Veränderungen, die den Verband und unsere gesamte Branche in dieser Zeit geprägt haben. Und stets ging es darum, gemeinsam die besten Lösungen zu finden, für die Kunden und für den Standort. All die beeindruckende Kompetenz, die hohe Leistungsfähigkeit und die ungebrochene Innovationskraft der maritimen Industrie in Deutschland konnten die Unternehmen in einem harten, oft unfairen globalen Wettbewerb, schaffen erhalten und ausbauen. Wie schon bei der Gründung der VSM-Vorläufer vor 140 Jahren stand auch vor 50 Jahren die Überzeugung der Unternehmen Pate, gemeinsam für die Verbesserung der Rahmenbedingungen zu werben, denn die Herausforderungen hatten es in sich.

Ölpreisschock und neue Herausforderungen

Im Jahr 1973 verändert der Ölpreisschock die internationalen Wirtschaftsbeziehungen grundlegend und führt zu tiefgreifenden Umwälzungen im Schiffbau und der maritimen Industrie. Erst-

mals wird die Welt „rohstoffbewusst“, der Welthandel stagniert und insbesondere der seewärtige Handel, der zu über 50 Prozent von Rohöl abhängt, bricht drastisch ein. Steigende Ölpreise und hohe Inflationsraten führen zu Konjunkturerinbrüchen und Liquiditätskrisen, die die Bedeutung der Schifffahrt und des Schiffbaus für die Rohstoffversorgung der Wirtschaft verstärkt ins öffentliche Bewusstsein rücken.

Gleichzeitig baut Japan, unterstützt durch hohe Subventionen, seine Produktionskapazitäten in der Schiffbauindustrie aus und entwickelt sich zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten für die heimischen und europäischen Branchenakteure.

Diese Entwicklungen betreffen nicht nur die Werften, sondern auch viele Industrieunternehmen der Wertschöpfungskette sowie Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, die über erhebliche Produktionskapazitäten und vielfältige technische Fähigkeiten verfügen. Die möglichst effektive Zusammenarbeit zwischen Werften und Zulieferern gewinnt immer mehr an Bedeutung, da die Werften zunehmend ihre

Fertigungstiefe reduzieren und viele Aufgaben auch überregional an externe Unternehmen vergeben. Dennoch wird der Schiffbau in dieser Zeit oft nur als regionales oder arbeitsmarktpolitisches Problem der Küstenländer gesehen und in seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung stark unterschätzt.

Gründung des VDS: Ein neuer Weg für Zulieferer

Angesichts der enormen konjunkturellen, aber auch strukturellen Herausforderungen öffnet sich der „Verband Deutscher Schiffswerften e. V.“ 1974 für die Schiffbauzuliefererunternehmen und läutet damit den Beginn einer neuen Ära ein. Die Satzungs- und Namensänderung zum „Verband der Deutschen Schiffbauindus-



Dr. Reinhard Lünen

Hauptgeschäftsführer, Verband für
Schiffbau und Meerestechnik (VSM)



Herzlichen Glückwunsch Schiff&Hafen

Das Team von DNV in Hamburg und rund um die Welt gratuliert zum 75jährigen Jubiläum. Wir freuen uns über unsere langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Und das auch in Zukunft.

www.dnv.de





Wenn Dir **Schifffahrt**
nicht aus dem **Kopf** geht –
seit **75 Jahren!**

**HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH,
SCHIFF & HAFEN!**

VDR Verband
Deutscher
Reeder

www.reederverband.de

trie (VDS)“ dokumentiert den Willen, technische und wirtschaftliche Potenziale zu bündeln, die Leistungsfähigkeit der gesamten deutschen Schiffbauindustrie umfassender darzustellen und seine volkswirtschaftliche Bedeutung stärker in den Vordergrund zu rücken. Bereits im ersten Jahr treten 32 neue Unternehmen dem Verband bei.

Die Folgen der Ölpreiskrise und der damit einhergehende Strukturwandel sowie der rasante Kapazitätsaufbau der asiatischen Schiffbauindustrie prägen die Verbandsarbeit in den darauffolgenden Jahren. Insbesondere in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre führt dies zu weiteren, tiefgreifenden Veränderungen.

Spezialisierung und Innovation

Die Weltwirtschaftskrise erfasst den deutschen Schiffbau. Ab 1976 ist in Deutschland ein deutlicher Rückgang der Ablieferungen zu verzeichnen. Die Produktion schrumpft von 173 Schiffen mit ca. 2,4 Millionen gBRT auf nur noch 67 Ablieferungen mit rd. 400 000 gBRT im Jahr 1987. Im gleichen Zeitraum müssen die deutschen Werften ihre Belegschaften und Fertigungskapazitäten um mehr als 60 Prozent reduzieren. Der deutsche Marktanteil am Weltschiffbau sinkt auf unter 5 Prozent. Bei Spezialschiffen können die Werften einen Anteil von etwa 10 Prozent halten. Mit Südkorea tritt ein weiterer Akteur auf den Plan, der sich zu einem starken Wettbewerber im globalen Schiffbaumarkt entwickelt. Wie bereits im Falle Japans sorgt auch in Korea eine dezidierte Industriepolitik als Initialzündung für starkes Wachstum. Für deutsche Zulieferer eröffnet sich mit dieser Entwicklung neben Japan ein neuer großer Markt in Fernost, der zusätzliche Geschäftsmöglichkeiten bie-

tet. Korea, mehr noch als Japan, erweist sich sehr offen für Lieferanten aus Europa.

In Europa tragen die großen Werften den Großteil der notwendigen Struktur Anpassungen. Die verbleibenden Kapazitäten konzentrieren sich zunehmend auf den Bau von Spezialschiffen. In diesem Bereich liefern deutsche Werften zahlreiche Fähr- und Passagierschiffe und entwickeln Spezialschiffe für den See- und Binnenverkehr wie Schwergutschiffe, Roll-on-Roll-off-Schiffe sowie Produkten- und Flüssiggastanker. Daneben gewinnen nicht-frachttragende Schiffe wie Forschungsschiffe, Schlepper und Bagger an Bedeutung.

Für die Offshore-Ölförderung werden hochspezialisierte Schiffe entwickelt, darunter schwimmende und halbtauchende Bohrplattformen sowie Versorger, Schleppschiffe, Kranschiffe und Rohrleger. Für die vielfältigen Aufgaben der Meerestechnik und Meereswirtschaft entstehen zudem neue Forschungsschiffe unterschiedlichster Art und Größe.

Integration der Meerestechnik und Wachstum des VSM

Um diese Entwicklungen zu begleiten, erfolgt 1987 ein weiterer wichtiger Schritt: Die „Wirtschaftsvereinigung Industrielle Meerestechnik“ (WIM) beschließt, mit dem VDS zu fusionieren, sodass ein integrierter Verband entsteht, der die gesamte Bandbreite der maritimen Industrie abdeckt und künftig das Tätigkeitsfeld der nicht-schiffbaulichen maritimen Technik abdeckt und dies durch die Namensänderung zum „Verband für Schiffbau und Meerestechnik“ (VSM) dokumentiert. Die steigende Zahl der Mitglieder, unter denen die Zulieferer inzwischen dominieren, unterstreicht die wachsende Bedeutung der gesamten Branche.

Eine verlässliche Informationsquelle

Im Namen des Verbands Deutscher Reeder gratuliere ich herzlich zum 75-jährigen Bestehen der Zeitschrift Schiff&Hafen. Seit ihrer Gründung im Jahr 1949 hat sich die Zeitschrift als renommiertes Medium für die maritime Branche etabliert und leistet einen wichtigen Beitrag zur Berichterstattung über die Schifffahrt. Die globale Schifffahrtsindustrie entwickelt sich ständig weiter und es ist von großer Bedeutung, über aktuelle Entwicklungen, Innovationen und Herausforderungen informiert zu bleiben. Schiff&Hafen hat sich durch ihre fundierte Berichterstattung als verlässliche Informationsquelle und bedeutende Stimme in unserer Branche erwiesen. Wir danken Ihnen für Ihre engagierte Arbeit und wünschen Ihnen auch weiterhin viel Erfolg bei der Aufbereitung und Veröffentlichung von Nachrichten, die unsere Branche mit spannenden Informationen versorgt!



Dr. Gaby Bornheim

Präsidentin, Verband

Deutscher Reeder (VDR)

GMT

Gesellschaft für Maritime Technik e.V.

Gebündelte Kompetenz in der Meerestechnik

für die Erforschung, den Schutz und die
nachhaltige Nutzung der Meere.

Profitieren Sie von diesem Netzwerk!

**Herzlichen
Glückwunsch**
zum 75-jährigen Jubiläum
von Schiff & Hafen!
Wir freuen uns darauf,
die erfolgreiche
Zusammenarbeit
fortzusetzen!



Netzwerkpartner des
Deutschen Komitees der
UN-Ozeandekade (ODK)
2021-2030

Gesellschaft für Maritime Technik e.V.

Bramfelder Str. 164 · 22305 Hamburg · Telefon: 040-23 93 57 69

E-Mail: gmt@maritime-technik.de · www.maritime-technik.de

Schiff und Hafen – Das gehört zusammen

Die deutschen Seehafenbetriebe gratulieren sehr herzlich zu 75 Jahre Schiff&Hafen! Nur ein Jahr jünger als der ZDS, begleitet Schiff&Hafen die Entwicklungen in Europas Häfen und unseren Verband seit dem Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg. Das Jubiläum in der Zeitenwende ist nicht nur Anlass zurückzublicken, sondern auch nach vorne zu schauen. Aufbruch, Wandel, Anpassung an neue Umstände und Erneuerung sind dabei ständige Begleiter der gesamten maritimen Wirtschaft. Schiffbau, Schifffahrt und Seehäfen sind eng verzahnt, und Seehäfen als maritime Logistiker und Dienstleister haben sich den Veränderungen in Schifffahrt und Schiffbau immer wieder angepasst. Denken wir nur an die Schiffsgrößen und die damit verbundene nötige nautische Tiefe und Breite im Zulauf zu den Häfen oder den Siegeszug des Standardcontainers. Schiff&Hafen dokumentiert dies seit 75 Jahren.

Nun stehen Hafenbetriebe – also Unternehmer und Beschäftigte – wieder vor noch größeren Veränderungen, die besonders die Häfen an Nordsee, Ostsee und weltweit nachhaltig verändern werden. Eine davon geht wiederum direkt von der Schifffahrt und ihren Bestellungen bei den Werften aus, nämlich die Bereitstellung neuer Antriebsstoffe. Als Dienstleister in einem harten Wettbewerb ist es für die Seehäfen entscheidend, die Antriebsstoffe bereitzustellen, die die Seeschifffahrt verlangt. Aus den mehr oder weniger stark nachgefragten Kraftstoffen und deren besonderen Anforderungen ergeben sich große Herausforderungen für den Neubau von Bunkeranlagen in den Seehäfen. Hier gilt es, im Sinne einer Reduzierung der Treibhausgase das Henne-Ei-Problem von Nachfrage und Angebot mithilfe von gezielten staatlichen Förderungen zu durchbrechen und die Vielzahl von internationalen Akteuren zusammenzubringen. Das Konzept der Grünen Korridore in der Seeschifffahrt klingt hierbei vielversprechend. Noch größer sind allerdings die neuen Aufgaben, die absehbar auf die deutschen Seehäfen als Ermöglicher der Energiewende in ganz Deutschland und Europa zukommen. Der Ausbaupfad der Windenergie zu Wasser und zu Land ist in Deutschland und



Daniel Hosseus

Geschäftsführer, Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V.

zahlreichen anderen europäischen Ländern bereits festgelegt. Auf dieser Grundlage zeichnet sich klar ab, dass die Kapazitäten in den Häfen in Europa und besonders in Deutschland für den Umschlag von Anlagen und Anlagenkomponenten bei Weitem nicht ausreichen. Besonders eklatant ist der zusätzliche Bedarf an Schwerlastflächen für die größeren und schwereren Offshore-Anlagen. Hier müssen die Infrastrukturbetreiber, also vor allem Länder und Kommunen, dringend finanziell in die Lage versetzt werden, die nötigen Ausbauten vorzunehmen. Der Neubau der zusätzlichen Liegeflächen in Cuxhaven als Leuchtturmprojekt ist zwar ein gemeinsamer Erfolg von Land, Bund und privater Hafenwirtschaft, darf aber nicht über die zusätzlichen Bedarfe hinwegtäuschen.

Ähnlich, wenngleich noch einen Schritt weniger konkret, ist die Lage beim Import von Wasserstoff bzw. Wasserstoffderivaten wie Ammoniak. Dass die Wirtschaft eines starken Industrielandes wie Deutschland einen hohen Bedarf an grünem Wasserstoff haben wird, ist ebenso klar, wie dass die hiesigen Produktionskapazitäten dafür nicht ausreichen werden. Die Lösung liegt absehbar im Import von Wasserstoff aus Ländern mit einer deutlich besseren Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien. Hierfür wird es eine gänzlich neue Infrastruktur an Import-

terminals an der deutschen Nord- und Ostsee geben. Gerade im Sinne einer vorausschauenden Wirtschafts- und Industriepolitik sollte Deutschland hier die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Industrie der Zukunft schaffen. Auch hier muss der Bund als für Energiepolitik zuständige Instanz die Länder unterstützen. Die private Hafenwirtschaft, aber auch die Seeschifffahrt und die Meerestechnik, ist auf eine auskömmliche Infrastruktur angewiesen, sowohl in den Häfen selbst als auch bei den Transporten im Hinterland. Nur so kann Deutschland weiterhin ein starker Player im maritimen Sektor bleiben. In diesem Sinne gilt es weiterhin, in der maritimen Wirtschaft an einem Strang zu ziehen. Denn Schiff und Hafen gehören untrennbar zusammen, in der Vergangenheit, aber erst recht in der Zukunft.

Herzlichen Glückwunsch zum 75. Jubiläum!

Herzlichen Glückwunsch an das Schiff&Hafen-Team! Vielen Dank für die gute Zusammenarbeit – wir sind stolz darauf, über die vielen Jahre Teil des Magazins zu sein!

Unsere über 100-jährige Erfahrung als Hersteller für Schiffbau, Industrie und Elektrohandwerk machen uns zu Ihrem Partner, wenn es um Elektroinstallationsmaterial, Beleuchtung und Videoüberwachung geht. Von Kabeleinführungen und Abzweigdosen über Scheinwerfer, Strahler und Kühlcontainersteckdosen bis hin zu CCTV-Systemen bieten wir Ihnen innovative Produkte in höchster Qualität.

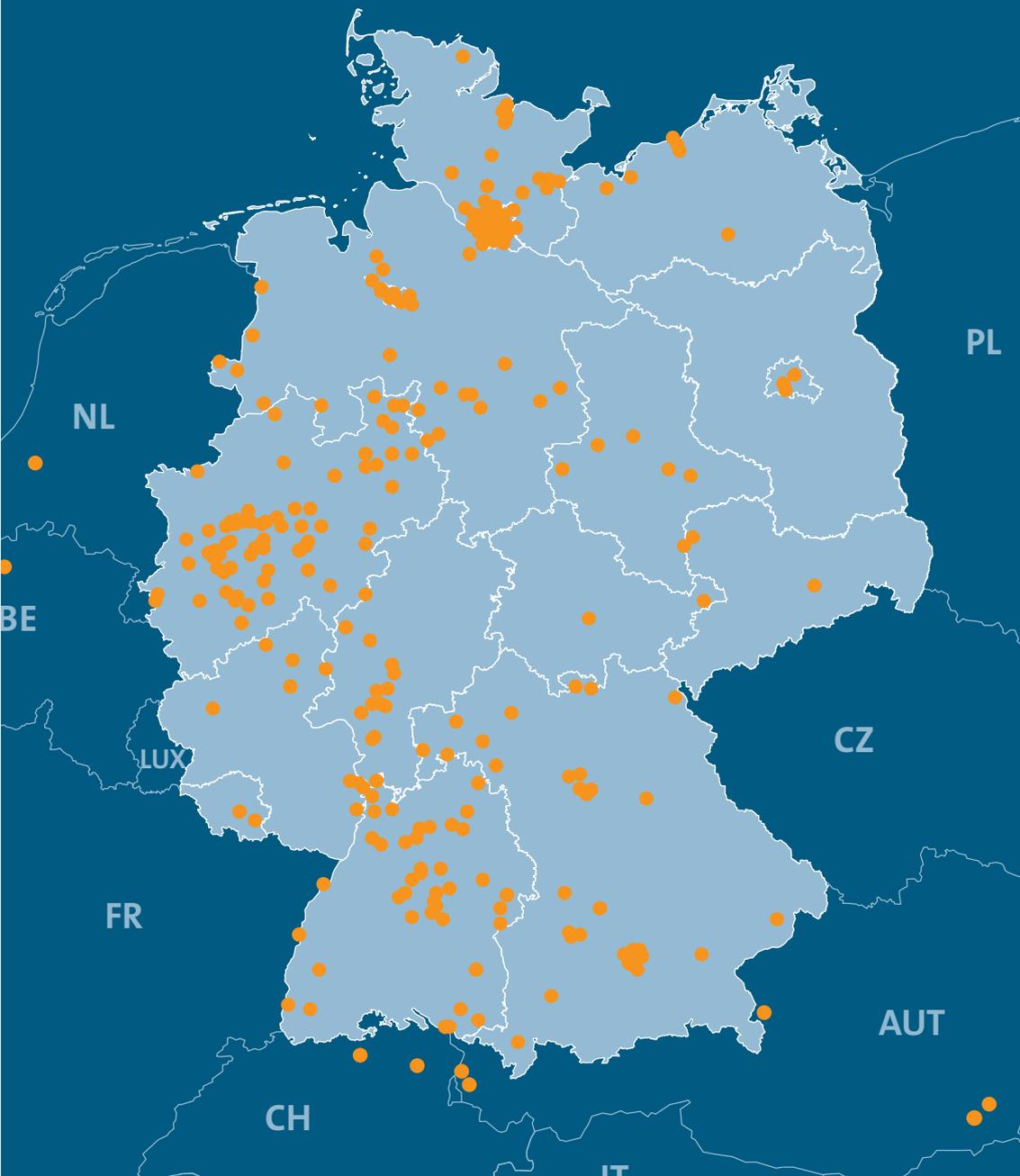


WISKA 
make power smile

www.wiska.com

Congratulations to
75 years Schiff & Hafen / 15 years Ship & Offshore

Maritime engineering – at home everywhere!
Marine Equipment Industry within VDMA



75 Jahre Schiff&Hafen: Ein starker Partner für den maritimen Maschinenbau

Seit 1949 ist die Fachzeitschrift Schiff&Hafen ein fester Bestandteil der maritimen Branche und ein unverzichtbarer Begleiter für Akteure in der Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie. Im Herbst 2024 feiert die Zeitschrift ihr 75-jähriges Bestehen – ein Jubiläum, das nicht nur die beeindruckende Beständigkeit dieses Mediums, sondern auch die Entwicklungen und Innovationen einer der bedeutendsten Industriezweige weltweit widerspiegelt.

Als VDMA Marine Equipment and Systems blicken wir auf eine langjährige, enge Partnerschaft mit Schiff&Hafen zurück und möchten dieses Jubiläum nutzen, um sowohl auf die gemeinsame Geschichte als auch auf die Herausforderungen und Chancen der Zukunft einzugehen.

Ein Rückblick auf 75 Jahre Innovation und Wandel

In den 75 Jahren seit der Gründung hat sich die maritime Welt fundamental verändert. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte der Schiffbau in Europa und insbesondere in Deutschland eine Renaissance. Neue Technologien, der Wiederaufbau der Flotten und die zunehmende Globalisierung des Handels trieben die Entwicklung der Branche voran. In dieser dynamischen Zeit wurde Schiff&Hafen gegründet, um als Kommunikationsplattform für den maritimen Sektor zu dienen. Von Anfang an verstand sich die Zeitschrift als Bindeglied zwischen Industrie, Wissenschaft und Politik – eine Rolle, die sie bis heute einnimmt. Die Berichterstattung von Schiff&Hafen reichte stets weit über reine technische Entwicklungen hinaus. Themen wie die wirtschaftliche Lage der Branche, politische Rahmenbedingungen und internationale Märkte wurden ebenso behandelt wie technologische Innovationen im Bereich des Schiffbaus und der immer wichtigeren maritimen Zulieferindustrie. Dies hat die Zeitschrift zu einer unverzichtbaren Informationsquelle für Fachleute und Entscheidungsträger gemacht.

Die enge Partnerschaft zwischen dem VDMA Marine Equipment and Systems und Schiff&Hafen reicht ebenfalls viele Jahrzehnte zurück. Unsere Mitglieder, die Hersteller von maritimen Produkten und Systemen, haben in Schiff&Hafen stets eine Plattform gefunden, um ihre Innovationen zu präsentieren, ihre Expertise zu teilen und die Interessen der Branche zu vertreten. Gemeinsam haben wir nicht nur technologische Innovationen begleitet, sondern auch den Diskurs über die Zukunft des maritimen Sektors mitgestaltet.

Herausforderungen und Transformationen der letzten Jahrzehnte

Die maritime Industrie ist in den vergangenen Jahrzehnten durch mehrere tiefgreifende Transformationen gegangen. Besonders bemerkenswert ist die anhaltende Globalisierung, die die Handels- und Wertschöpfungsströme der Welt verändert hat und zu einer deutlichen Zunahme des Seeverkehrs führte. Schiffe wur-

den größer, effizienter und spezialisierter, während die Nachfrage nach sichereren und umweltfreundlicheren Technologien rasant stieg. Gleichzeitig stieg der Bedarf an Energie und die Offshore-Öl- und Gas-Industrie investierte in moderne Anlagentechnik. Später beginnt der Aufstieg der Offshore-Windindustrie und nach wechselvollen Ansätzen ergibt sich eine Verstetigung mit immer neuen Größen und Effizienz-Erfolgen.

Mit der Zunahme des globalen Handels und der maritimen globalen Energieerzeugung sind auch die Anforderungen an Nachhaltigkeit und Umweltschutz gewachsen. In den letzten Jahrzehnten hat sich die maritime Industrie zunehmend mit Themen wie der Reduktion von Emissionen, der Verwendung alternativer Kraftstoffe und der Verbesserung der Energieeffizienz auseinandergesetzt. Schiff&Hafen hat diese Entwicklungen intensiv begleitet und den Austausch zwischen Experten gefördert. So konnten neue Konzepte, wie der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) als Übergangslösung hin zur Entwicklung von emissionsfreien Antriebssystemen, frühzeitig in der Branche diskutiert werden.

Auch die Digitalisierung hat die maritime Welt verändert. Die ersten Einführungen von autonomen Schiffen, datengetriebenen Wartungssystemen und intelligenter Schiffsführung sind nur einige Beispiele dafür, wie technologische Innovationen die Branche vorangebracht haben.

Schiff&Hafen als Wissensvermittler und Innovationsförderer

Für den VDMA Marine Equipment and Systems war und ist Schiff&Hafen weit mehr als nur ein Fachmedium. Die Zeitschrift ist ein unverzichtbares Instrument zur Verbreitung von Wissen, zur Förderung des Dialogs und zur Sichtbarmachung der Innovationskraft der deutschen maritimen Industrie. Unsere Mitglieder sind maßgeblich an der Entwicklung von Schlüsseltechnologien beteiligt, die den internationalen Schifffahrtssektor prägen. Ohne die Berichterstattung und das Engagement von Schiff&Hafen wäre es jedoch schwieriger, diese Innovationen auf breiter Ebene zu präsentieren.

Als Beispiel sei die wichtige Rolle der Zeitschrift bei der regelmäßigen und aktuellen Berichterstattung auf maritimen Messen wie der SMM, der weltweit bedeutendsten Fachmesse für die Schiffbau-Zulieferindustrie, genannt. Daneben gab und gibt es immer gemeinsame Sonderformate auf den wichtigsten Auslandsmessen, wie der Kormarine und der MarintecChina. Schiff&Hafen trägt dadurch nicht nur zur Sichtbarkeit dieser Messen bei, sondern sorgt auch dafür, dass neue Trends und technologische Durchbrüche einem breiten und internationalen Fachpublikum zugänglich gemacht werden.

Neben der Messeberichterstattung liefert Schiff&Hafen kontinuierlich tiefgehende Fachbeiträge, die den technologischen Fort-



Dr. Jörg Mutschler

Geschäftsführer, VDMA Marine
Equipment and Systems

schritt in der Branche vorantreiben. Gemeinsame Publikationen wie die German-Marine-Equipment (GME) und German-Offshore-Equipment (GOE) berichten wissenschaftlich zu aktuellen Innovationen der deutschen Hersteller und zeigen die Bandbreite der Entwicklungen. Ob es sich um energieeffiziente Schiffe, moderne Sicherheitstechnologien oder nachhaltige Lösungen im maritimen Maschinenbau handelt – die Zeitschrift ist ein wichtiger Vermittler zwischen Herstellern, Betreibern, Forschungseinrichtungen und politischen Entscheidern.

Blick in die Zukunft: Herausforderungen und Chancen

Während wir auf 75 Jahre erfolgreiche Partnerschaft zurückblicken, richtet sich unser Blick auch in die Zukunft. Die maritime Industrie steht vor großen Herausforderungen, die durch den Klimawandel, die zunehmende Digitalisierung und den globalen Wettbewerb geprägt sind. Der positive Druck auf die Branche, umweltverträgliche und zugleich wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu entwickeln, wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen und die Entwicklungen vorantreiben.

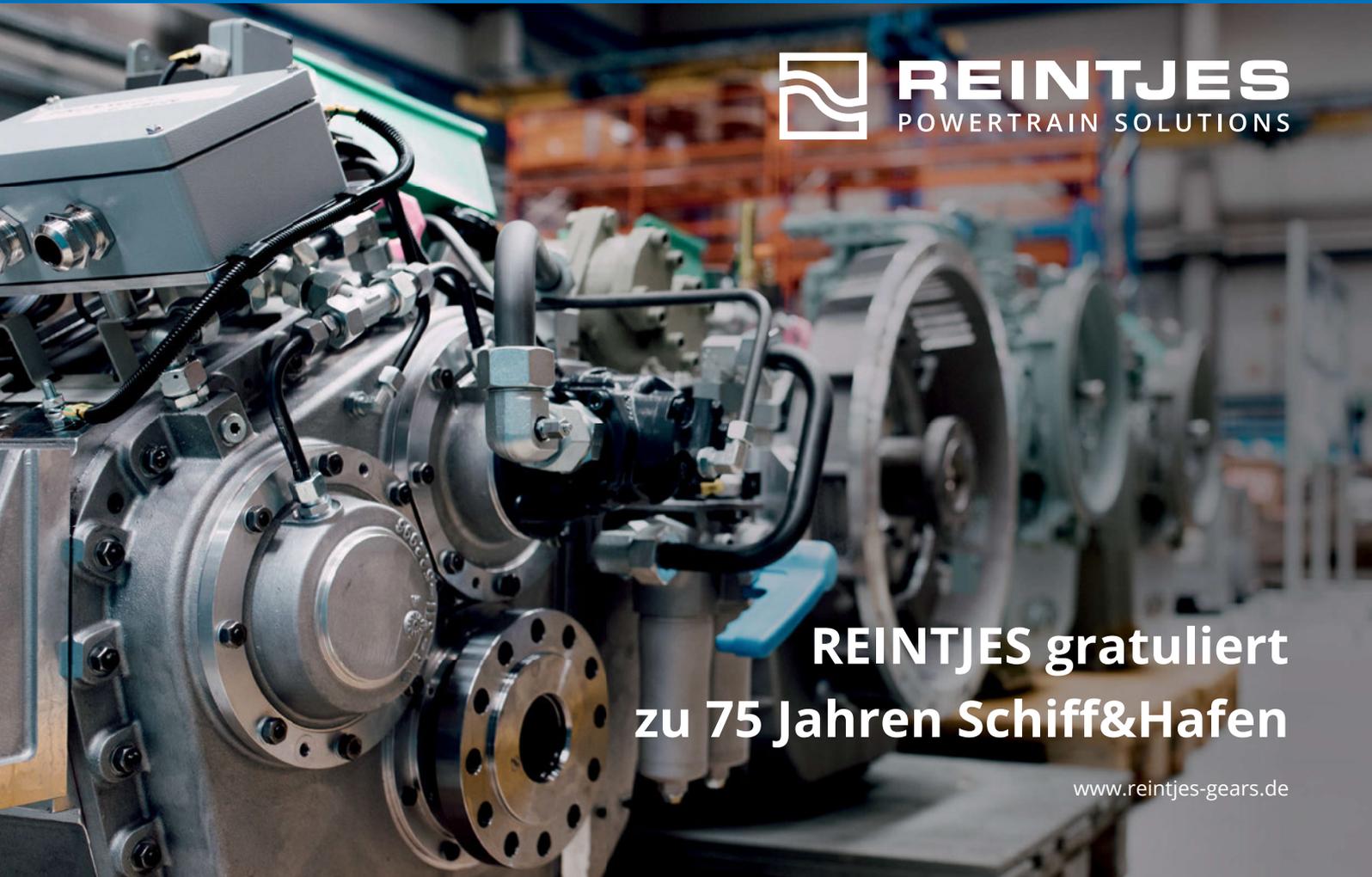
Eine der größten Herausforderungen ist die Dekarbonisierung der Schifffahrt. Die maritime Industrie muss und kann ihren Beitrag zur Erreichung der globalen Klimaziele leisten. Technologi-

en wie wasserstoffbasierte PtX-Kraftstoffe gilt es in industriellem Maßstab herzustellen und verfügbar zu machen. Gleichzeitig werden elektrische Schiffsantriebe mit größeren Reichweiten und schnellen Ladesystemen gefordert.

Die Digitalisierung wird ebenfalls weiterhin ein zentraler Treiber des Wandels sein. Vernetzter Schiffbau mit Plug-and-Play Systemen wird mit dem offenen Datenstandard Module Type Package (MTP) möglich, schneller und nachhaltiger. Datenbasierte Predictive Maintenance-Lösungen werden durch Artificial Intelligence (AI) Anwendung immer effizienter und erhöhen die Verfügbarkeit und die Zuverlässigkeit in der weltweiten Schifffahrt erheblich. Gemeinsam berichten wir auf den Schiff&Hafen Maritim 4.0-Konferenzen über die gemachten Fortschritte.

Die momentane Auftragslage für die Unternehmen des maritimen Maschinenbaus ist sehr gut. Die Entwicklungen der kommenden Jahre werden für die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie von entscheidender Bedeutung sein. Themen wie Nachhaltigkeit, Digitalisierung und vor allem Nachwuchs werden den Kurs bestimmen. Wir sind zuversichtlich, dass Schiff&Hafen auch in Zukunft ein verlässlicher Partner sein wird, der die Branche auf ihrem Weg in eine erfolgreiche und nachhaltige Zukunft begleitet.

Auf die nächsten 75 Jahre!




REINTJES
POWERTRAIN SOLUTIONS

**REINTJES gratuliert
zu 75 Jahren Schiff&Hafen**

Ein unverzichtbarer Bestandteil der wissenschaftlichen und fachlichen Landschaft

Die Medienpartnerschaft mit der Gesellschaft für Maritime Technik e.V. (GMT) begann im Juli 2006 und wurde 2009 um die englische Schwesterpublikation Ship&Offshore erweitert, um den internationalen Markt zu bedienen.

Auch in der heutigen Zeit sind Fachpublikationen wie Schiff&Hafen ein unverzichtbarer Bestandteil der wissenschaftlichen und fachlichen Landschaft, da sie den Wissensaustausch fördern, die Qualität der Berichterstattung sichern und zur Weiterentwicklung der Disziplinen beitragen.

Die maritime Branche muss sektorübergreifend Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen der Zukunft entwickeln, wie die Energiewende, Versorgungssicherheit, maritime Sicherheit, klimaneutrale Schifffahrt sowie die Erforschung und den Schutz der Meere. Angesichts des Klimawandels mit extremen Wetterereignissen und steigenden Meeresspiegeln wird die Reduzierung klimaschädlicher Emissionen immer dringlicher. Die Umstellung auf erneuerbare Energien und die Steigerung der Energieeffizienz müssen schnellstmöglich erfolgen, wobei die

Offshore-Windenergie einen wichtigen Beitrag leistet. Geopolitische Veränderungen und Bedrohungen wie Angriffe auf digitalisierte Logistikprozesse und maritime Infrastrukturen rücken die maritime Sicherheit zunehmend in den Fokus. Neue Produkte, Technologien, Standards und Normen müssen bedarfsgerecht entwickelt und eingesetzt werden.

Im Kontext der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen und der UN-Ozeandekade müssen die Nutzung und der Schutz der Meere in Einklang gebracht werden. Verbesserte Kenntnisse über die Meere und der Zugang zu Ozeandaten sind dafür entscheidend. Meerestechnische Produkte und Dienstleistungen spielen bei der Erforschung, dem Schutz und der nachhaltigen Nutzung der Meere eine Schlüsselrolle und werden auch in Zukunft in Fachpublikationen wie Schiff&Hafen kompetent aufbereitet vorgestellt.

Vielen Dank für die vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit in den letzten 18 Jahren! Herzlichen Glückwunsch zum 75-jährigen Jubiläum von Schiff&Hafen!



Petra Mahnke

Geschäftsführerin, Gesellschaft für Maritime Technik e.V. (GMT)



EPM-Peak

EPM-XP

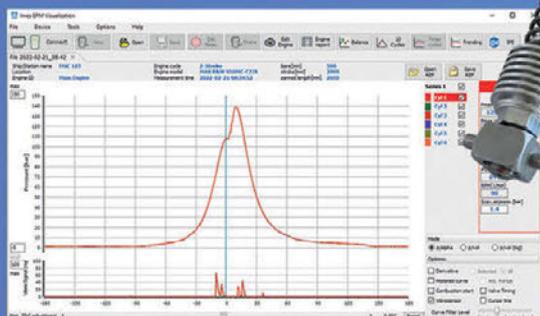
EPM-XP^{plus}

EPM-XP^{plus-vibro}

EPM Next Generation

4 different EPM types - only one device

- simple online upgrade from peak pressure indicator EPM-Peak up to engine analyser EPM-XP^{plus-vibro} via web
- one EPM visualisation software
- online software and firmware updates
- two additional function keys for an easier menu handling
- a larger and more comprehensive display



www.imes.de



- automatic Pcomp and IPOWER calculation without TDC sensor
- professional visualisation software for optimising engine operation
- direct data transfer to IPE - IMES Performance Evaluation software
- more than 20 hours battery capacity

imes
the cylinder pressure people

75 Jahre Schiff&Hafen

Wir gratulieren und bedanken uns für die sehr gute langjährige Zusammenarbeit



Schiff & Hafen

& überblick
& hintergrund
& kompetenz
& leidenschaft

Hinter Schiff&Hafen steht so manches –
vor allem aber eine starke Crew.
Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum
und sind stolz, auch als Medienpartner
an Bord zu sein.

Impressionen von der 75-Jahr-Feier im Rahmen des Schiff&Hafen im Weinland Waterfront mit Gästen aus **Politik, Forschung und**



SMM-Empfangs am 4. September Wirtschaft



Wir gratulieren!
**75 Jahre
Schiff&Hafen**

Die Schiff&Hafen informiert stetig über die Themen Schifffahrt, Schiffbau und Schiffbauindustrie. Hier fühlen wir uns ebenfalls seit 75 Jahren zu Hause und verfolgen gespannt, welche neuen Entwicklungen es in unserer Branche gibt. Wir sagen herzlich danke und lesen gerne die nächsten 75 Jahre weiter Schiff&Hafen!



Follow us!

[in](#) [f](#) [@](#)
mecklenburger-
metallguss.com