



Hitzler Werft Neubau S.761 –
Röhrentransporter GALLUSTURM
auf Probefahrt in der Nordsee
(© Hitzler Werft, Lauenburg)



140 JAHRE VOLLE KRAFT VORAUSS

Warum sollte man ein 140-jähriges Jubiläum feiern? Weil es ein aktiver Ausdruck von Wertschätzung ist: gegenüber den Mitarbeitenden, der Region, den Kunden – und gegenüber der eigenen Geschichte. Die Zahl „140“ ist dabei kein bloßes Etappenziel auf dem Weg zur „großen 150“. Sie markiert das Jetzt, das Erreichte, das Gewachsene – gerade im Kontext der letzten Jahre.

Seit dem Besitzerwechsel 2021 hat sich die Hitzler Werft wieder auf ihre Wurzeln besonnen, verstärkt auf innovativen Schiffbau gesetzt und damit neue Impulse in eine traditionsreiche Branche getragen. Die Umsetzung besonders anspruchsvoller Projekte – etwa emissionsarmer Schiffe, Spezialschiffe oder hybrider Antriebslösungen – zeigt: Die Werft ruht sich nicht auf ihrer Vergangenheit aus, sondern gestaltet aktiv die maritime Zukunft.

Ein Jubiläum in dieser Phase ist nicht nur Rückblick, sondern auch Standortbestimmung

und Ausblick: Wer sind wir heute? Was haben wir geschafft? Wo wollen wir hin?

Was macht das mit den Mitarbeitenden? Für langjährige Beschäftigte ist eine solche Feier ein emotionaler Moment. Viele identifizieren sich stark mit der Werft, weil sie nicht nur eine Zwischenstation für wenige Jahre ist, sondern oft das ganze Berufsleben hier verbracht wird. Eine Jubiläumsfeier würdigt diese Lebensleistung. Sie macht stolz, schafft Zusammenhalt, stiftet Sinn – gerade in einem Arbeitsumfeld, das sich durch Digitalisierung, Fachkräftemangel und Wandel stark verändert hat. Auch für jüngere Mitarbeiter oder Neueinsteiger ist ein Jubiläum wichtig: Es

vermittelt das Gefühl, Teil von etwas Größerem zu sein – eines traditionsreichen, aber zugleich modernen Unternehmens. In Zeiten, in denen Loyalität und Unternehmenskultur schwerer zu vermitteln sind, kann ein Jubiläum identitätsstiftend wirken.

Aber: warum nicht auf das 150-Jährige

warten? Natürlich klingt „150 Jahre“ nach einer runden, großen Zahl. Doch sie ist noch ein Jahrzehnt entfernt. Zehn Jahre, in denen sich Belegschaften verändern, Expertise verloren

gehen oder die Dynamik der vergangenen Jahre verblassen kann. Viele langjährige Mitarbeiter, die den Wandel der letzten Jahre mitgestaltet haben, könnten dann bereits im Ruhe-

stand sein. Es wäre schade, ihren Beitrag nicht im Rahmen eines würdigen Anlasses zu feiern.

Außerdem: In einer schnelllebigen Zeit, in der Firmen kommen und gehen, ist auch das 140-Jährige bereits ein außergewöhnliches Moment. Wer bis 150 wartet, läuft Gefahr, einen lebendigen Moment zu verpassen – denn ein Jubiläum lebt nicht nur von Zahlen, sondern von den Menschen, die es tragen.

Das 140-jährige Bestehen der Hitzler Werft ist ein idealer Anlass, um innezuhalten, zu würdigen und Zukunft zu gestalten. Es verbindet Vergangenheit und Aufbruch, schafft Identifikation und Motivation. Gerade nach einer bewegten Geschichte, mit Eigentümerwechsel und erfolgreichen neuen Projekten bietet es die Chance, das Erreichte sichtbar zu machen – intern wie extern. Nicht zu feiern, wäre eine verpasste Gelegenheit. Man muss die Feste feiern wie sie fallen, dieses Sprichwort gilt auch für die Hitzler Werft. ■

„Beeindruckend zu sehen, mit welchem Unternehmergeist die Hitzler Werft unterwegs ist.“

Claus Ruhe Madsen,
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus in Schleswig-Holstein

Zeitenwende auf der Hitzler Werft hat perfekt funktioniert

In ihren 140 Jahren hat die Hitzler Werft in Lauenburg manche Höhen und Tiefen erlebt. Bis 2021 stand immer mindestens ein Chef mit dem Namen Hitzler an der Spitze des Unternehmens. Seit Anfang 2021 haben Marek und Kai Klimenko nicht nur die Geschäftsleitung übernommen. Sie sind auch Eigentümer des Unternehmens geworden. Das Vater-und-Sohn-Gespann hat die ersten Jahre auf der Kommandobrücke mehr als nur gut überstanden. Sie haben spürbar neue Akzente gesetzt. Schiffbauingenieur Marek Klimenko war bereits seit mehr als 30 Jahren auf der Werft tätig.

Sein Sohn Kai bringt eine profunde Ausbildung und ein abgeschlossenes International Business Administration-Studium mit. Die Arbeitsteilung zwischen den beiden funktioniert reibungslos: der Vater ist der Techniker, der Sohn der Kaufmann.

Was den passionierten Schiffbauer mit polnischen Wurzeln antreibt, warum er mit seinem Sohn die Werft gekauft hat und wie nach ihren Plänen die Zukunft der Werft aussehen soll, darüber haben wir mit Marek und Kai Klimenko gesprochen.

Lesen Sie darüber auf den Seiten 4-6.

Es wird weiter investiert

Die Hitzler Werft hat in ihren 140 Jahren immer mehrere Schwerpunkte gehabt. Teils aus der Notwendigkeit heraus, zu diversifizieren, teils auch als Reaktion auf wechselnde Marktsituationen. Das Motto, man soll nicht alle Eier in einen Korb legen, wird sich auch in Zukunft nicht ändern, wie Kai Klimenko im Gespräch erklärt. Man will sowohl als Neubauwerft als auch als Reparaturwerft am Markt bleiben.

Dazu müssen auf dem Werftgelände und in den Hallen die nötigen Ausstattungen vorhanden sein. Kern aller schiffbaulichen Tätigkeiten ist die Slipanlage, die, so Kai Klimenko,

in nicht allzu ferner Zeit auf den neuesten Stand gebracht und optimiert werden soll. Dabei müssen viele rechtliche und technische Hindernisse überwunden werden, bis hin zu einem problematischen Baugrund. Natürlich gibt es darüber hinaus auch weiteren Investitionsbedarf.

Wie sich die Hitzler Werft technisch auf Zukunft einstellen will, verrät Kai Klimenko im Gespräch, auch wenn er sich mit Blick auf das 150-jährige Jubiläum noch einige Punkte offenhält.

Lesen Sie darüber auf Seite 6 und Seite 14.

VON LAUENBURG IN DIE WELT – 140 JAHRE HITZLER WERFT

*Sehr geehrter Herr Marek Klimenko,
sehr geehrter Herr Kai Klimenko,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
der Hitzler Werft,
sehr geehrte Damen und Herren,*

herzlichen Glückwunsch zu einem beeindruckenden Jubiläum: 140 Jahre Hitzler Werft! Seit ihrer Gründung im Jahr 1885 prägt Ihre Werft nicht nur die maritime Geschichte Norddeutschlands, sondern auch das Gesicht unserer Region rund um Lauenburg an der Elbe – mit Weitblick, Innovationsgeist und festem Kurs.

Ihre Erfolgsgeschichte zeigt eindrucksvoll, wie sich ein Traditionsunternehmen immer wieder neu erfinden kann. Mit Mut, Kreativität und technischer Raffinesse begegnen Sie den Herausforderungen der Zeit – und erobern nationale wie internationale Märkte, ohne die Heimat aus dem Blick zu verlieren.

Ein besonderes Highlight durfte ich im November 2024 selbst miterleben: die feierliche Taufe des Forschungsschiffes CORIOLIS – ein echter Meilenstein für Lauenburg und die maritime Forschung weltweit. Dieses einzigartige Schiff vereint Küsten-, Werkstoff-, Wasserstoff- und Membranforschung auf höchstem Niveau. Dank modernster Technik werden Umweltdaten direkt während der Fahrt erfasst und in Echtzeit mit anderen Schiffen und Landstationen geteilt. Der innovative Antrieb mit Wasserstoffspeicherung in Metallhydriden macht die CORIOLIS zu einem Vorreiter für eine klimafreundliche Schifffahrt – und Ihre Werft zu einem Motor für nachhaltige Innovation.

„Schiffbau ist unsere Passion.“ – dieser Leitsatz Ihrer Werft ist mehr als ein Slogan. Er ist gelebte Realität – sichtbar in jedem der über 800 Schiffe, die in Lauenburg vom Stapel liefen: von Schleppern über Eisbrecher, Binnenschif-

fe und Arbeitsschiffe bis hin zu hochspezialisierten Einzelanfertigungen. Ihr eigenes Konstruktionsbüro, Ihre modernen Slipanlagen und Ihre Umbau- und Reparaturkompetenz machen Sie zu einem starken Partner – auf allen Ebenen.

Mein besonderer Dank gilt Ihnen, Herr Marek Klimenko und Herr Kai Klimenko, und Ihrem gesamten Team. Ihr tägliches Engagement, Ihre Fachkenntnis und Ihre Leidenschaft sind das Fundament Ihres Erfolgs.

Als Abgeordnete für Lauenburg/Elbe erfüllt es mich mit Stolz, dass ein solch innovatives und gleichzeitig traditionsbewusstes Unternehmen unsere Region seit Generationen bereichert. Die Hitzler Werft zeigt eindrucksvoll: Schleswig-Holstein ist – und bleibt – ein bedeutender Standort für den Schiffbau.

Ich wünsche Ihnen weiterhin wirtschaftlichen Erfolg, zukunftsweisende Projekte und eine enge Verbundenheit mit Lauenburg/Elbe



Andrea Tschacher, Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages (© CDU Schleswig Holstein)

und der Region. Möge Ihre Werft auch künftig ein Leuchtturm für Innovation, Qualität und Zusammenarbeit sein!

*Mit herzlichen Grüßen
Andrea Tschacher, Mitglied des
Schleswig-Holsteinischen Landtages*

140 JAHRE HITZLER WERFT – EIN BEEINDRUCKENDES JUBILÄUM!



Dr. Reinhard Lüken,
Hauptgeschäftsführer vom VSM
(© Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.)

Dazu gratuliere ich im Namen des Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. (VSM) herzlich.

Seit 1885 steht die Werft in Lauenburg für Kompetenz, Verlässlichkeit und Innovationsfreude im Schiffbau. Nur ein Jahr nach Gründung unseres Verbandes entstand ein Unternehmen, das die maritime Industrie in Deutschland über Generationen hinweg mitgeprägt hat – und das dem VSM seit über 100 Jahren als aktives Mitglied eng verbunden ist.

Heute steht die Hitzler Werft exemplarisch für die Tugenden unserer mittelständisch ge-

prägten Branche. Die erfolgreiche Betriebsübernahme durch Marek und Kai Klimenko, aus der eigenen Belegschaft heraus, zeigt die enge Verbundenheit mit dem wichtigsten Asset des deutschen Schiffbaus: das Know-how, die Erfahrung und das Herzblut der Mitarbeitenden. Sie ist die Grundlage auf deren Basis durch kluges Unternehmertum mutige und innovative Projekte erfolgreich umgesetzt werden können.

Gleichzeitig zeigt die Hitzler Werft durch ihren Fokus auf alternative Antriebe und energieeffiziente Designs, wie technologische Erneuerung und unternehmerische Verantwort-

ung zusammenwirken können. Als Verband schätzen wir die Hitzler Werft als aktives Mitglied unserer Gemeinschaft – und als wichtigen Impulsgeber für den nachhaltigen Wandel im Schiffbau. Wir freuen uns, diesen Weg weiterhin gemeinsam zu gehen.

Herzlichen Glückwunsch zum 140-jährigen Bestehen – und alles Gute für die kommenden Jahrzehnte.

*Mit herzlichen Grüßen
Dr. Reinhard Lüken,
Hauptgeschäftsführer vom VSM*



HITZLER WERFT Journal

IMPRESSUM

Herausgeber
Prof. Peter Tamm †

Geschäftsführung
Peter Tamm

Redaktion
Chefredakteur: Michael Meyer (MM) | Tel. +49 (0)40 70 70 80-212 | m.meyer@hansa-online.de
Redakteur: Peter Kleinort (pk) | Tel. +49 (0)40 70 70 80-206 | p.kleinort@hansa-online.de
Redakteur: Jannik Westerkamp (jw) | Tel. +49 (0)40 70 70 80-205 | j.westerkamp@hansa-online.de
Redakteurin: Anna Wroblewski (AW) | Tel. +49 (0)40 70 70 80-209 | a.wroblewski@hansa-online.de
Redakteur: Joshua Wygand (jwy) | Tel. +49 (0)40 70 70 80-203 | j.wygand@hansa-online.de
Projekt-Redakteur: Hermann Garrelmann, Meppen, Journalist, Freier Mitarbeiter

Redaktionsvorbehalt

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung vorbehalten. Kein Teil der Zeitschrift darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne Genehmigung des Verlages reproduziert werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung von Herausgeber, Redaktion oder Verlag wieder. Die Redaktion behält sich Änderungen an den Manuskripten vor. Die Redaktion lehnt jede Verantwortung für unverlangt eingesandtes Material (Manuskripte, Fotos, Grafiken etc.) ab.

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
redaktion@binnenschifffahrt-online.de | www.binnenschifffahrt-online.de

Kaufmännischer Objektleiter / Commercial Publishing Director
Florian Visser, Tel. +49 (0)40 70 70 80-312 | f.visser@hansa-online.de

Vertriebs- und Marketingleitung / Sales and Marketing Director
Riccardo Di Stefano, Tel. +49 (0)40 70 70 80-228 | r.distefano@hansa-online.de

Eventmanagement
Kira Huisman, Tel. +49 (0)40 70 70 80-227 | k.huisman@hansa-online.de

Mediaberatung
Susanne Sinß, Tel. +49 (0)40 70 70 80-310 | s.sinss@hansa-online.de
Benjamin Felgner, Tel. +49 (0)40 70 70 80-224 | b.felgner@hansa-online.de

Anzeigendisposition
Sandra Winter, Tel. +49 (0)40 70 70 80-225 | Fax -208 | s.winter@hansa-online.de

Layout
Barbara Winter, +49 (0)40 70 70 80-217 | b.winter@koehler-mittler.de

Abonnentenbetreuung | Vertrieb
Schiffahrts-Verlag „Hansa“ GmbH & Co. KG
Stadthausbrücke 4 | 20355 Hamburg
Tel. +49 (0)40 70 70 80-222, e-Mail: abo@binnenschifffahrt-online.de

Druck:
Silber Druck GmbH & Co. KG, Lohfelden

GRUSSWORT ZUM 140-JÄHRIGEN JUBILÄUM DER HITZLER WERFT

*Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
der Hitzler Werft,
sehr geehrte Damen und Herren,*

mit großer Freude und tiefem Respekt gratuliere ich im Namen der Stadt Lauenburg/Elbe zum 140-jährigen Bestehen der Hitzler Werft – einem traditionsreichen Unternehmen, das unsere Stadt seit Generationen entscheidend mitprägt.

Seit der Gründung im Jahr 1885 steht die Hitzler Werft für Innovationskraft, Qualität und Beständigkeit in der Schiffbauindustrie. Neben Reparatur, Konstruktion und Neubau bietet die Hitzler Werft das volle Portfolio des Schiffbaus in Lauenburg an.

Ihre Geschichte ist eng verwoben mit der industriellen und wirtschaftlichen Entwicklung unserer Schifferstadt. Die Hitzler Werft

ist die letzte verbliebene von ursprünglich drei Werften in Lauenburg und sie ist unverkennbar Teil des Stadtbildes: Über die Elbbrücke kommend sind die große Halle auf der Südwerft, die gelben Kräne und die Slipanlagen markantes Erkennungszeichen der Stadt und Teil der Stadtgeschichte.

Seit vielen Jahrzehnten hinweg war und ist die Werft ein bedeutender Arbeitgeber, ein Motor der regionalen Wirtschaft und ein Symbol für die maritime Kompetenz unserer Stadt.

In der Geschichte der Werft sind schon mehrere Innovationen aus Lauenburg gekommen. So sind die 1953 selbst entwickelte Stampfanlage für Eisbrecher ebenso eine Lauenburger Innovation wie der Wasserstoff-Antrieb auf dem Forschungsschiff CORIOLIS.

Mein besonderer Dank gilt dabei allen Mitarbeitenden, die mit ihrem Engagement Tag für Tag zur Erfolgsgeschichte der Hitzler Werft



Thorben Brackmann,
Bürgermeister der Stadt Lauenburg/Elbe
(© Stadt Lauenburg)

beitragen! Mit der Übernahme und Weiterführung der Hitzler Werft durch die Familie Klimenko ist die Werft für die nächste Generation aufgestellt und ich bin froh, ein solch fleißiges, bodenständiges und erfolgreiches Unternehmensgespann in der Stadt zu wissen.

Als Stadt sind wir stolz darauf, was in der Hitzler Werft in den letzten Jahren entstanden ist und bleiben gespannt, was in den kommenden Jahrzehnten noch aus der Werft kommen mag. Dafür wünsche ich der Hitzler Werft weiterhin viel Erfolg, unternehmerische Weitsicht und eine starke Mannschaft an Bord.

Unsere Unterstützung ist der Werft sicher. In diesem Sinne: Herzlichen Glückwunsch zum 140. Jubiläum und auf die nächsten 140 Jahre!

*Mit freundlichen Grüßen
Thorben Brackmann,
Bürgermeister der Stadt Lauenburg/Elbe*

EIN JUWEL IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

Die Hitzler Werft GmbH in Lauenburg/Elbe ist seit 140 Jahren ein Garant für den innovativen Spezialschiffbau sowie für die Konstruktion und die Reparatur von Binnenschiffen im Norden. Von der Planung und Konzeption bis hin zum Stapellauf ist alles „Made in Lauenburg“. Für die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck ist die Hitzler Werft daher nicht nur eine vitale Werft und ein Unternehmen in einer herausfordernden Branche, sondern auch ein technologisches Highlight am gut gewählten Standort zwischen Elbe und Mündung des Elbe-Lübeck-Kanals.

Seit vielen Jahren sind die Geschäftsführer Marek Klimenko und Kai P. Klimenko dafür bekannt, mit Passion und Leidenschaft die Belange des Schiffbaus zu vertreten. Die Taufe des Hightech-Schiffes CORIOLIS für Forschungszwecke ist für die ganze Region ein unvergessliches Highlight der vergangenen Monate gewesen – Hightech aus Lauenburg!

Die Hitzler Werft ist ein guter und engagierter Partner, wenn es darum geht, die In-



Lars Schöning,
Hauptgeschäftsführer der IHK zu Lübeck
(© IHK Lübeck)

itiativen der IHK zu Lübeck zum Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals wirksam aus Unternehmenssicht zu unterstützen. Sie hat selbst ein vitales Interesse am Erhalt und am Ausbau

der Wasserstraße. Die Geschäftsführung der Hitzler Werft arbeitet deshalb regelmäßig im Arbeitskreis Elbe-Lübeck-Kanal der IHK mit. Dabei ist es für den Schiffbauer ebenso wie für die IHK wichtig, dass die moderne Schifffahrt auf dem Kanal eine Zukunft hat. Dafür ist es erforderlich, Schleusen zu verlängern, Brücken anzuheben und das Kanalbett möglichst so zu vertiefen, dass es freie Fahrt für das 110 Meter lange Großmotorgüterschiff bietet.

Im Arbeitskreis Maritime Wirtschaft der IHK Schleswig-Holstein und beim Runden Tisch Werften bringen sich die beiden Geschäftsführer vor allem zu den Themen maritime Industrie, Schiffbau, Rohstoffversorgung und Fachkräftesicherung ein. Im engen Austausch mit anderen Unternehmen wirken sie dabei an Inhalten für die politische Interessenvertretung der maritimen Branche in Schleswig-Holstein sehr aktiv mit.

Bei der Hitzler Werft arbeiten aktuell 58 Beschäftigte – davon zwei Auszubildende. Zwei weitere hat das Unternehmen nach dem

erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung in diesem Jahr übernommen, für dieses Jahr hat die Werft bereits zwei Ausbildungsverträge abgeschlossen. Mit der Ausbildung leistet die Werft einen Beitrag zur innerbetrieblichen Nachwuchsarbeit. Darüber hinaus ist sie auch ein verlässlicher Akteur mit hoher Nachfrage für den Arbeitsmarkt im Dreiländereck Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen. Viele Beschäftigte sind in spezialisierten Berufsfeldern tätig.

Wir wünschen der Hitzler Werft, ihrer Geschäftsführung sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine großartige Zukunft im Schiffbau am Wasserstraßenkreuz Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal!

*Lars Schöning,
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und
Handelskammer zu Lübeck*

Wir gratulieren herzlich zum 140-jährigen Jubiläum!

REINTJES
POWERTRAIN SOLUTIONS

www.reintjes-gears.com

Die fast unglaubliche Karriere des Marek Klimenko

VOM SCHNÜRBODEN AUF DEN CHEFSESSEL

Na mein Jung, Du bist neu hier? Wo kommst du her?“ An diese Worte seines damaligen Chefs Franz Hitzler, dem Vater des letzten Hitzlers auf der Werft, kann er sich gut erinnern. Er, Marek Klimenko, war damals 1990 gerade ein paar Tage auf der Werft, als so genannte ABM-Kraft.

Er käme aus Polen, habe dort eine Ausbildung als Schiffbautechniker absolviert, habe er geantwortet. Mit einer langen Unterredung über Danzig, das dortige Gymnasium, dass Hitzler selbst kannte, habe sich eine lange Unterhaltung ergeben. Der Chef sei angetan gewesen von seinem Weg. Was Klimenko damals nicht ahnen konnte: es schien die Basis einer einzigartigen Karriere zu sein. Die mündete bekanntlich darin, dass Marek, gemeinsam mit seinem Sohn Kai, in 2021 die Werft als Eigentümer und Geschäftsführer übernahm.

Doch bis dahin sollten ihm noch viele Schritte abverlangt werden. Sein erster Antrieb sei gewesen, in Deutschland, in Lauenburg „Fuß zu fassen“. Das gelang ihm auf der Hitzler Werft. Zunächst, trotz seiner Techniker Ausbildung, die in Deutschland auf den Gesellenbrief reduziert worden sei, auf dem Schnürboden, wo aber anders gearbeitet wurde als er es gewohnt war. Und: Er war der erste Pole auf der Werft, musste sich also immer wieder beweisen, als Kollege und als Fachmann.

Immer wieder überzeugen

Es sei nicht immer ganz einfach gewesen, die Balance zu finden zwischen Ehrgeiz, Motivation und Kollegialität. Hier der Kollege im Team und gegenüber den Vorgesetzten als Experte mit Fachwissen. Neben dem guten Draht zum Chef hätte er immer wieder auf Förderer

und Unterstützer auf der Werft bauen können. „Ich hatte immer gute Lehrmeister.“ Und so blieb es nicht aus, dass er, ein Freund der „Step by Step“-Vorgehensweise, sich hocharbeitete. Mit Ehrgeiz, Wissenshunger und einer nicht von Geld getriebene Motivation gelang ihm der Nachweis, mehr zu können als die Ausbildungspapiere sagen würden. „Tag für Tag überzeugen“ nennt er es.

Den Schnürboden und weitere Abteilungen in der Werft habe er irgendwann verlassen, sei dann in die Konstruktion gekommen. Das sei in der Zeit gewesen, als ein 286-er Rechner als High-Tech galt. Damit habe er, mit Billigsoftware und eigenem Ehrgeiz, die CAD-Zeichenära, damals in 2-D, auf der Werft eröffnet. Schneller, präziser und kostengünstiger habe man damit arbeiten können,

Fehler schneller erkannt. Vorbei die Zeit, wo man, wie er erzählt, die Eisklasse aus den Zeichnungen radieren musste. Zur Erklärung: Seinerzeit wurde mit Zeichnungen auf Transparentpapier gearbeitet, von Hand erstellt. Für neue Projekte gab es dann eine Transparentpause, in der Korrekturen vorgenommen werden konnten. Natürlich auch von Hand. Der nächste Schritt, dreidimensional zu konstruieren, war folgerichtig eine Innovation, die auch Klimenko einführte. „Da musste ich aber dann doch eine Extra-Schulung machen“, erinnert er sich heute, und einen 486-er Rechner haben, mit Plotter. Bis zum ersten Netzwerk sei es dann nicht mehr so ganz weit gewesen.

In dieser Zeit habe er eine Reihe von Projekten bearbeitet, unter anderem viele Schlepper. Die habe man mit immer höheren Leistungen, einem immer stärkeren Pfahlzug konstruiert. Schritt für Schritt seien auch seine

„Ich bin stolz auf jeden einzelnen Neubau, ob einen Schubleichter oder ein Forschungsschiff.“

Marek Klimenko



Marek Klimenko (© FI-LO MOVIES)

Kompetenzen gestiegen. Irgendwann habe die Geschäftsleitung folgerichtig den damaligen Projektleiter Klimenko, der mit den Kunden über Millionenbeträge verhandelte zum Konstruktionsleiter ernannt. „Da war ich schon der Meinung, alles erreicht zu haben, was ich erreichen wollte und konnte.“ Mit dieser Einschätzung aber sollte der Danziger nicht Recht behalten.

Sie haben mich machen lassen

Einer möglichen beruflichen Verlockung, nach Hamburg zu gehen und dort die Metropole des Schiffbaus zu erobern, zu schauen, was dort geht, habe er immer widerstanden. Das Umfeld in Lauenburg, die Möglichkeiten, sich dort zu entwickeln, hielten ihn. Was er dort gefunden habe, hätte er bei Blohm & Voss oder anderen Hamburger Größen nicht besser finden können. Und so blieb er in Lauenburg, bei Hitzler, spürte ab und an auch die unsichtbare Hand von Franz Hitzler, dem Vater des „letzten Hitzlers auf der Werft“. Ein Satz aber klingt besonders nach: „Alles, was ich hier erreicht habe, habe ich Dank der Familie Hitzler erreicht“. Das spricht für sich, für ihn, für Marek Klimenko. „Sie haben mich nicht unbedingt gepusht, sie haben mich machen lassen“ beschreibt er seine Dankbarkeit.

Bei zwischenzeitlichen Krisen der Werft sei er so bei Entlassungen immer außen vor geblieben. Selbst nach der Insolvenz von 2001 sei er von der Nachfolgesellschaft übernommen worden. Bis dahin aber war der Personalstamm von 298 im Jahr 1993, dem Jahr, als Marek geheiratet hatte, auf rund 70 nach der Insolvenz geschmolzen. In den „besten Zeiten“ seien 800 Menschen auf der Werft tätig gewesen, hätten in drei Schichten gearbeitet.

Materielle Anreize, beschreibt der 63-jährige passionierte Schiffbauer, seien für ihn eigentlich nie der Antrieb gewesen. Freude an Arbeit und Erfolg, das seien seine Motivation. Was aber bedeutet ihm Erfolg? „Wenn ich abends müde nach Hause komme, in dem Wissen, 80 % von dem erreicht zu haben, was ich

schaffen wollte“, ist eine Beschreibung. Im Kern aber sehe er es als Erfolg an, wenn Kunden zufrieden gestellt werden konnten. Und was macht ihn stolz? „Ich bin stolz auf jeden einzelnen Neubau, ob einen Schubleichter oder ein Forschungsschiff“, resümiert er, „dafür arbeitet man auf der Werft. Und wenn ein Schiff die Elbe rauf oder runter fährt, frage ich mich als erstes: Ist das bei uns gebaut?“

Irgendwann habe sich ergeben, dass die Werft von den Eigentümern Hitzler und der Arminius-Werft aus Bodenwerder, aufgrund fehlender Nachfolger veräußert werden sollte. Mögliche Kaufinteressenten hätten aber gänzlich andere Vorstellungen gehabt, als die Arbeitsplätze zu erhalten und die Werft weiterzuführen. Da haben man sich in der Familie Klimenko Gedanken gemacht und sei zu dem Entschluss gekommen, selbst Interesse zu zeigen. Mit dem klaren Ziel: die Werft soll weiter bestehen, mit neuem Elan, mit neuer Aufstellung.

Wir wollten Arbeitsplätze sichern

Zwischen diesem ersten Anlauf und dem Vollzug lagen dann tatsächlich drei Jahre. Die schwierigste Aufgabe: In dieser Zeit, mit dem Werftensterben an der Küste, später mit Corona als Damoklesschwert, eine finanzierende Bank zu finden. Sohn Kai, damals im BWL-Studium, hatte den Businessplan geschrieben. Mit klaren Aussagen, präzisen Zielen. Und nur mit der Kombination, der Senior als Techniker und der Junior als Kaufmann habe man punkten können und letztlich eine Kreditzusage aus der Region erhalten. Dann sei alles schnell gegangen. Seit 2021 sind die Klimenkos nun Eigentümer und Geschäftsführer.

Diesen Schritt mag der Frühaufsteher Klimenko gern noch präzisieren: „Wir haben die Werft gekauft, damit die Arbeitsplätze gesichert werden. Und wir haben alles was wir in der Zeit verdient haben, immer wieder in die Werft investiert. „Es gibt ja Menschen, die sich mehr gegönnt hätten als wir, aber unser Ziel ist erst mal, die Werft so auf den Stand zu bringen, dass mein Sohn auch noch die Jahre, wo ich dann

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Ein paar Sätze zum Vervollständigen durch Marek Klimenko

Mich ärgert, wenn ...	Leute faul sind
Große Freude habe ich an ...	meinen Kindern
Mein Lieblingessen ist ...	(lacht) italienisch oder griechisch. Aber es geht nichts über ein gutes Steak
Wenn ich ein Schiff über die Elbe fahren sehe ...	dann schau ich, ob es von uns kommt oder eines unserer Kunden ist
Der Schiffbau in Deutschland wird ...	definitiv Zukunft haben, wenn die Bundesregierung Wert darauf legt
Meine Kinder sollten ...	neugierig sein und bleiben.

Schnelle Antworten von Marek Klimenko

Ein gutes Steak oder lieber vegan?	Steak
Bier oder Wein?	Wein
Fußball oder Handball?	Beides, ich bin Handballer gewesen und auch ein großer HSV-Fan
Wandern oder Rad fahren?	Rad fahren
Skilaufen oder Segeln?	Beides
Lärche oder Eule?	Eule
Ferrari oder Ente?	Ferrari
Mailen oder telefonieren?	Mailen
Schreibtisch oder Werkstatt?	Schreibtisch
Fernsehen oder Lesen?	Beides, wenn möglich Lesen, aber beim Fernsehen kann ich mich besser mit meiner Frau unterhalten

nicht mehr herkomme, dann auch Spaß daran haben kann.“

Der Erfolg sollte nicht lange auf sich warten lassen. Sowohl im Neubaubereich als auch in der Reparaturabteilung gibt es ausreichend Arbeit und Aufträge. Mit einigen spektakulären Neubauten habe man in der Fachwelt große Aufmerksamkeit erzeugt. Als Stichwort reichen hier CORIOLIS oder das Wallaby-Boat.

Eher Fügung als Zufall

Mit einem Auge auf den Ruhestand zu blicken, ist nicht Klimenkos Art. Auf der Werft müsse in den kommenden Jahren weiter investiert werden, zugleich gelte ein besonderes Augenmerk der Belegschaft. Und dass Marek Klimenko morgens um sechs Uhr im Büro erscheint, die halbe Stunde Fahrzeit von Mölln, wo er seit über 30 Jahren wohnt, nach Lauenburg genutzt hat, um über anstehende Dinge nachzudenken, wird sich in den kommenden Jahren nicht ändern.

Dass sein Werdegang einen derartigen Verlauf genommen hat, von seiner Ankunft in Deutschland bis hin zum Chef einer derart traditionsreichen Werft an der Elbe, sieht Klimenko dann auch weniger als Zufall denn als Fügung. Der praktizierende Katholik sieht sich gut geleitet. Dass seine Tochter mit dem erfolgreichen Studium der katholischen Theologie und gerade anstehender Promotion in Graz für noch mehr Beistand „von oben“ sorgt, kommentiert der Segelfreund mit einem freudigen Schmunzeln: „Wir haben immer gutes Wetter bei Feierlichkeiten auf der Werft“. Offensichtlich ist Marek Klimenko mit sich und seiner Welt komplett im Reinen. ■

J.G. HITZLER (Bau Nr. 457)

Baujahr:	1930
Typ & Zweck:	Binnengüterschiff mit 620 Tonnen Tragkraft
Bedeutung:	Neubau auf eigene Rechnung, um die Wirtschaftlichkeit von Massenguttransporten zu verdeutlichen und Reedereien zur Bestellung eines solchen Schiffes zu motivieren
Historisches Umfeld:	Aufgrund der Weltwirtschaftskrise nicht rentabel zu betreiben
Technische Innovation:	selbst gebauter und konstruierter Hitzler Diesel, heute ausgestellt im Elbschiffahrtsmuseum

WIDDER (Bau Nr. 521)

Baujahr:	1949
Typ & Zweck:	Eisbrecher für den Einsatz durch das Wasser- und Schiffsamt Lauenburg
Bedeutung:	erster Eisbrecherneubau nach dem Zweiten Weltkrieg
Historisches Umfeld:	Beginn einer Reihe von Eisbrechern für die Behörden, welche die Expertise in diesem Bereich stärkten. Es folgten technische Innovationen, wie die Stampfanlage

EISFUCHS (Bau Nr. 600)

Baujahr:	1956
Typ & Zweck:	Eisbrecher
Technische Innovation:	erste Stampfanlage verbaut mit Fliehkräften von 100 Tonnen

NVG 3 (Bau Nr. 686)

Baujahr:	1965
Typ & Zweck:	Offshore-Bohrinsel Versorger
Bedeutung:	erster Versorger-Neubau der Hitzler Werft, es folgten über 80 Einheiten in eigener Fertigung und hunderte Lizenzbauten über die gesamte Welt verteilt
Historisches Umfeld:	Anfang der 1960er Jahre begann in der Nordsee die Suche und Erschließung von Erdgas- und Erdölfeldern. Dafür wurden Spezialschiffe benötigt und die Hitzler Werft war eine der ersten Werften in Europa, welche sich mit dem Bau solcher Schiffe befasste



Der Eisbrecher EISFUCHS punktete mit 1100 PS und wurde für die WSD Hamburg gebaut. (© Hitzler Werft, Lauenburg)

HYDAC gratuliert der HITZLER Werft zum 140-jährigen Bestehen.

Seit über 60 Jahren ist HYDAC ein verlässlicher Partner im Schiffbau – und wir sind stolz darauf, die HITZLER 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.



www.hydac.com

HYDAC

Was ein Eisstand in Brandenburg mit der Hitzler Werft zu tun hat

KAI KLIMENKO: „HABEN VIELES IN DER PIPELINE“

Die Erinnerung an seinen ersten Werftbesuch bei der Hitzler Werft führt Kai Klimenko in die Schulzeit zurück. In der dritten oder vierten Klasse sei das gewesen, da habe es eine Exkursion durch den Kreis Herzogtum Lauenburg gegeben. Neben der Donnerschleuse und dem Kernkraftwerk Krümmel habe auch ein Werftbesuch auf dem Plan gestanden. „Da sind wir aber nur über die Slipanlage gegangen“, erinnert er sich. Natürlich habe er gewusst: Da arbeitet mein Papa. „Aber ich hatte nicht so viel Ahnung, was er da macht“.

Heute, über 20 Jahre später, ist er gemeinsam mit seinem Vater Marek Klimenko Eigentümer und Geschäftsführer der Hitzler Werft. Im März 2021 haben sie diesen Sprung gemeinsam gewagt.

Dabei hatte Kai Klimenko ursprünglich ganz andere Berufsziele. „In der Schulzeit, irgendwas mit Astrophysik“, sagt der 30-jährige. „Ich habe gerne in die Sterne geguckt.“

Ob er denn als Kind schon eine Vorliebe für Schiffe gehabt habe? „Nein, ich habe gern mit Lego gespielt. Sicher war da mal ein Schiff dabei, aber das war eher Zufall.“ Und statt zu den Sternen zog es Kai nach dem Abitur zum International Business Administration-Studium an die Europa-Universität Viadrina nach Frankfurt (Oder). Dort, gibt er heute zu, habe er gegen Ende des Studiums erkannt: „Das ist nichts, womit du dein ganzes Leben verbringen willst, mit Excel-Tabellen oder Power-Point-Sheets, als Berater oder so. Dann doch eher in Richtung Industrie, wo man sieht, dass etwas entsteht und wächst“.

Vielfältige Motivation

Sein Vater habe schon zu Beginn des Studiums vorgefühlt, ob sich der Sohn eine Werftübernahme vorstellen könne. Damals sei das für ihn aber noch zu früh gewesen. Einige Semester später jedoch kam die Einsicht und der Wille gemeinsam mit dem Vater die Werft zu übernehmen. Noch während des Studiums hat er den Business-Plan für die Übernahme der Hitzler Werft geschrieben.

Da ihm dies, mit der abschließenden Finanzierungszusage einer Bank, nicht als Studienleistung angerechnet worden sei, ärgert den heutigen Unternehmer noch immer ein wenig. „Stattdessen musste ich für den entsprechenden Kurs einen zweiten Business Plan für eine theoretische Unternehmensneugründung schreiben: die Idee war, einen mobilen Frozen Joghurt Stand in Brandenburg zu gründen. Die Prüfer haben die Idee damals so gut gefunden, dass sie sich vorstellen konnten, dass der Plan aufgeht“, erinnert sich Klimenko. Doch anstatt einen Eisstand zu eröffnen, habe ihn eine andere Erfahrung eingeholt und zur Zukunft in Lauenburg bewegt: „In der Zeit meines Studiums hat mein Vater in der Helgenhalle sein Sportboot repariert und ein paar Mal habe ich ihm auch geholfen und dabei eben gesehen, dass hier bei Hitzler etwas entsteht. Da wurde hier was geschweißt, da wurde was gebrannt, da ist irgendwas entstanden“. Das habe ihn fasziniert. Gleichwohl, die Idee, ein Schiffbaustudium hinterherzuschieben nach dem BWL-Abschluss, dazu kam es, aus Zeitgründen, nach der Übernahme nicht mehr.

Mit dem Businessplan in der Tasche habe man Geldgeber gesucht, sich oft eine Absage geholt. „Anderthalb Jahre Suche nach Geld, wir waren ja fast überall“, klingt es leicht seufzend von Kai Klimenko. Letztlich sei man lokal fündig geworden. Und dann gingen die weiteren Dinge recht schnell. Die Motivation, diesen Schritt zu gehen, sei mehrschichtig gewesen. „Ohne meinen Vater hätte ich das nie gemacht. Der Werftkauf ist natürlich in dritter Linie auch für mich eine Zukunft und auch für mich die Erfüllung, etwas Produktives zu tun. Das hätte ich aber auch an anderer Stelle machen können. Das ist in zweiter Linie sicherlich der Erhalt der Arbeitsplätze. Aber in erster Linie ging es ja darum, dass es so eine Sorge war, was passiert mit dem Arbeitsplatz von meinem Vater. Und nur deswegen ist ja diese Idee überhaupt gekommen, dass wir uns mal näher damit befassen, was kann die Werft, wo geht sie hin.“

„Anderthalb Jahre Suche nach Geld, wir waren ja fast überall.“

Kai Klimenko

Diese Frage blieb nicht lange offen. Die Hitzler Werft sollte eine Zukunft haben als Neubauwerft und als Reparaturwerft. Dazu standen und stehen zahlreiche Aufgaben auf der To-Do-Liste: Die Anlagen erneuern, die Mitarbeitercrew verjüngen und erhöhen, die räumlichen Kapazitäten besser nutzen, die Innovationskraft steigern. Auch baulich will man investieren.

Slipanlage optimieren

Ein großes Projekt steht mit der Slipanlage an. „Wir haben eine 85 m und eine 135 m lange Slipanlage. Die sind beide hier auf der Hauptwerft parallel zum Ufer. Und wir haben die Situation, dass zwar durch den Elbe-Lübeck-Kanal nur Schiffe mit 80 Meter Länge fahren können, aber auf allen anderen deutschen Wasserstraßen Schiffe mit 135 Meter Länge fahren. Das heißt, diese 80 m Schiff sterben peu à peu aus. Und ich kann ja auf jede 100 m Slipanlage auch ein 80 m Schiff nehmen, aber nicht andersrum. Und deswegen ist unsere Idee, die Ostslip-Anlage auf 100 m zu verlängern und den Westslip bei 135 m zu belassen, ohne aber die Möglichkeit zu haben, nach links oder rechts etwas dazukaufen zu können. Also teilweise überlappend und teilweise die letzten nicht genutzten Bereiche mit Schienen so schlau auszuliegen, dass man da die Schiffe an Land nehmen kann“. Das sei schwierig umzusetzen, vor allem wasserbautechnisch. Für eine Reparaturwerft aber sei das essentiell und eine Investition für die nächsten 60 bis 100 Jahre. „So etwas macht man einmal im Leben, das will schon gut bedacht sein, ist aber auch wirklich spannend!“, zeigt Kai Klimenko Respekt vor dem Projekt.

Derartige Dinge würden natürlich leichter laufen bei entsprechender Unterstützung durch staatliche Stellen. Allerdings, das habe man bereits bei der Firmenübernahme gesehen, es sei einfacher, Subventionen in Millionenhöhe für einen Akkuhersteller zu bekommen als für einen mittelständischen Betrieb.

Anspruchsvolle Projekte

„Wir kriegen auch jetzt an der einen oder anderen Stelle Unterstützung durch verschiedene Förderprogramme, aber damals hätte man den Prozess für uns beschleunigen können. Wir hätten vielleicht die Aufgabe hier früher angehen können. Das war schon ein harter Weg. Und das hätte sich zum Teil weit vereinfachen können“, bringt der Juniorchef vorsichtig Kritik an.

Das aber ist inzwischen „Schnee von gestern“. Der Start in die neue Ära hätte für die Hitzler Werft nicht besser laufen können. Das jüngste Flaggschiff, die CORIOLIS, wurde ebenso abgeliefert wie des Crew Transfer Vessel mit aktivem Wellenausgleich. National und international fanden beide Projekte in der Fachwelt hervorragende Resonanz. Und weil Stillstand Rückgang ist, liegen schon weitere richtungsweisende Projekte auf der Werft. Neben dem fast täglichen Wechsel von Schiffen, die zur Reparatur auf die Helling gezogen werden, nimmt eine Fähre mit Biomethan als Kraftstoff Formen an. Es ist die weltweit erste Fähre, die mit dieser Energie angetrieben wird. Mit allen Herausforderungen an Technik und Regelwerk. Zum Jahreswechsel solle das Projekt abgeschlossen sein.

„Dann haben wir noch einen Großumbau, den wir dazu parallel bis Mitte nächsten Jahres bearbeiten, nach einem Brandschaden, wo eigentlich bis auf das Stahlschiff alles komplett neu gemacht wird. Das Schiff liegt schon auf der Werft.“ Die besondere Aufgabe dabei erklärt Kai Klimenko: „Das Schiff ist dieselmechanisch zu uns gekommen und wird diesel-elektrisch und hybrid von uns gehen. Also bei gleichbleibenden physikalischen Gegebenheiten mit Länge/Breite/Tiefgang, mit ähnlicher Tragfähigkeit. Das ist spannend“ freuen sich Vater und Sohn Klimenko gleichermaßen.



Know-how sammeln

Auch, wenn rein quantitativ das Reparaturgeschäft immer höher liegen wird als der Neubau, liegt der Reiz im Letzteren. „Denn der technologische Fortschritt, der uns auch manchmal in der Reparatur oder bei Umbauten dieses ‚Quäntchen mehr‘ ermöglicht als den Mitbewerbern, also das Know-how, das sammeln wir vor allem in den eigenen Neubauten. Das hilft uns auch bei deren zukünftigen Reparaturen.“ Gleichfalls wichtig sei aber die Flexibilität auch bei den Mitarbeitern. „Wir haben zwar eine grobe Zuteilung der Mitarbeiter auf die Betriebsteile, aber jeder muss auch mal springen von Neubau auf Reparatur, von Reparatur auf Neubau. Dadurch kommen die Mitarbeiter auch alle mit den unterschiedlichen Gegebenheiten in Berührung.“

Wie spannend das sein kann, zeigte sich jetzt: Neben der CORIOLIS lag die KAISER WILHELM, 125 Jahre alter Schaufelraddampfer, kohlebetriebener Dampfkessel, daneben Spitzentechnik mit verschiedenen Stromquellen und Antriebsorganen. Wohin die Reise gehen kann bei den zukünftigen Schiffsantrieben, ist offener denn je. Nur eines scheint nach Ansicht der beiden Klimenkos sicher: fossile Quellen werden es nicht sein. ■

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Ein paar Sätze zum Vervollständigen durch Kai Klimenko

Mich ärgert, wenn ...	Potentiale nicht genutzt werden
Große Freude habe ich ...	wenn etwas entsteht oder wächst
Mein Lieblingsessen ist ...	Lasagne, die kann bei mir Freudentränen auslösen
Wenn ich ein Schiff über die Elbe fahren sehe ...	dann gucke ich, ob es bei uns gebaut worden ist oder ob es ein Kunde von uns ist. Ansonsten frage ich mich dann, was macht der hier?
Der Schiffbau in Deutschland ...	wird eine Zukunft haben, solange man kreativ bleibt
Meine Kinder sollten ...	Schiffbauer werden und so viele sein, dass einer/eine die Werft übernehmen kann

Schnelle Antworten mit Kai Klimenko

Ein gutes Steak oder lieber vegan?	Steak
Bier oder Wein?	Bier
Fußball oder Handball?	Fußball
Wandern oder Rad fahren?	Rad fahren
Skilaufen oder Segeln?	Segeln
Lärche oder Eule?	Eule
Ferrari oder Ente?	Ente
Mailen oder telefonieren?	Mailen
Schreibtisch oder Werkstatt?	Beruflich den Schreibtisch, privat eher die Werkstatt
Fernsehen oder Lesen?	Lesen, Fernsehen ist aber leider häufiger

TECHNISCHE INNOVATIONEN:

STEPHANITURM (Bau Nr. 762)



© Hitzler Werft, Lauenburg

- Baujahr:** 1978
- Typ & Zweck:** Taucherbasisschiff
- Konstruktion:** Vorgänger eines DP-Systems mit mehreren Propulsoren, welche das Schiff in Position halten konnten
- Historisches Umfeld:** Bergung von 431 Goldbarren aus 260 m Tiefe mit einem Gesamtgewicht von 5.129 kg vom Wrack der EDINBURGH
- Technische Innovation:** Dynamische Positionierung und Tauchglocke, welche bis zu 400m unter Wasser gelassen werden konnte zwecks Schweißarbeiten an Offshore-Plattformen

LIGURIA (Bau Nr. 798)



© Hitzler Werft, Lauenburg

- Baujahr:** 1991
- Typ & Zweck:** Schlepper
- Konstruktion:** 41 Tonnen Pfahlzug Schlepper mit 2 x SRP 1010 Ruderpropellern
- Bedeutung:** Taufe durch katholischen Pfarrer

SANTANTONIO PRIMO (Bau Nr. 820)



© Hitzler Werft, Lauenburg

- Baujahr:** 2001
- Typ & Zweck:** Schlepper
- Konstruktion:** 65 Tonnen Pfahlzug Schlepper mit 2 x SRP 1515 FP Ruderpropellern, FiFi1
- Bedeutung:** erster Neubau nach der Insolvenz

CHICAGO (Bau Nr. 834)

- Baujahr:** 2022
- Typ & Zweck:** Planierschiff für den Einsatz im Hamburger Hafen
- Konstruktion:** diesel-mechanisch und elektrischer Antrieb über PTI/PTO
- Bedeutung:** erstes Hybridschiff der Hitzler Werft

Jastram

manoeuvring competence

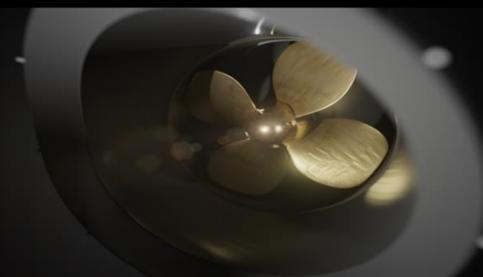


OUR MANOEUVRING EXPERTISE IS KEEPING YOU ON COURSE SINCE 1889.
Welcome to the experts for innovative positioning and manoeuvring



140 Jahre Hitzler Werft

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



Jastram

manoeuvring competence

www.jastram.net
sales@jastram.net

UNSERE MITARBEITER – UNSER WICHTIGSTES KAPITAL

Dirk Peters: Seit über 40 Jahren im Unternehmen

Als kleiner Junge habe ich die Werft noch als größten Arbeitgeber in Lauenburg in Erinnerung. Damals noch mit eigener Möbeltischlerei, Eisenlager, E-Werkstatt und mehr als 300 Mitarbeitern, davon in den 60er Jahren schon sehr viele so genannte Gastarbeiter.

Zu der Zeit begann für die Werft der Boom mit den Bohrinsel-Versorgern. In Glanzzeiten wurden davon bis zu vier Einheiten pro Jahr gebaut und vom Stapel gelassen, was schon damals und auch heute noch immer etwas ganz Besonderes war.

Diese erfolgreichen Zeiten endeten dann Anfang der 80er Jahre und über die Jahre wurde die Zahl der Mitarbeiter leider immer geringer, heute liegen wir bei etwa 60 Mitarbeitern.

Auch die Zahl der Neubauten ging dementsprechend zurück, aber heute handelt es sich immer noch um Einzelstücke oder Kleinserien von Spezialschiffen.

Im Jahre 2001 musste die Firma eine schwierige Lage überstehen und konnte nur durch eine Insolvenz gerettet werden, leider nur durch weitere Reduzierung der Belegschaft.

Aber, es gibt die Hitzler Werft noch immer, was viele andere kleinere und größere Werften nicht von sich behaupten können. Das würde ich als krisenfest bezeichnen, auch wenn da-

mals viele Mitarbeiter leider nicht übernommen werden konnten.

Ob es Traditionen gibt auf der Werft? Ja, einige. Ich kann hier nur für mich sprechen und das bedeutet, dass Tradition schon immer eine große Rolle gespielt hat, sonst hätte die Firma nicht über so viele Jahre (fast 140 Jahre) unter dem gleichen Namen und lange Zeit davon in Familienbesitz existieren können. Heute kennt jeder Jeden und weiß, wie man miteinander umzugehen hat.

Ich denke, dass dies mit den beiden neuen Geschäftsführern Marek und Kai Klimenko ähnlich fortgeführt wird. Marek, den Senior-Chef, kenne ich schon über 30 Jahre, seit er – wie ich – als junger Mann im Schiffbau hier begonnen hat.

Bedingt durch mein Alter kenne ich die Werft nun schon recht lange. Ich habe hier 1975 mit meiner Lehre zum Maschinenschlosser angefangen. Dann im Anschluss, nach Unterbrechungen durch Fachoberschule, Bundeswehr und Studium zum Dipl.-Ing. für Maschinenbau, bin ich seit 1985 ununterbrochen im Betrieb. Als eine Art Tradition würde ich es bezeichnen, dass zu meiner Zeit bereits sehr häufig die Söhne, genau wie ihre Väter, hier eine Lehre begonnen haben und anschließend

lange Jahre weiter bis zur Rente hier gearbeitet haben. Das war auch in meinem Fall so: Mein Vater hat z. B. mit 14 Jahren eine Lehre begonnen und ist erst nach 49 Jahren durchgängiger Betriebszugehörigkeit mit 63 Jahren in Rente gegangen. Er war viele Jahre als Maschinenbaumeister tätig.

Heutzutage ist das nicht mehr der Fall, da die jungen Schulabsolventen ganz andere Vorstellungen haben und die Arbeit auf einer Werft nicht mehr attraktiv erscheint.

Wie geht's weiter? Für mich persönlich endet im Ende November dieses Jahres nach mehr als 43 Jahren meine berufliche Tätigkeit in der Firma, da ich dann mein Rentenalter erreicht habe.

Ich freue mich auf der einen Seite auf die Zeit, die ich hoffentlich noch einige Jahre genießen kann, bin auf der anderen Seite aber gespannt, ob mir nicht irgendwann mal „die Decke auf den Kopf fällt“ und ich mich an die „alten Zeiten“ und „die lieben Kollegen“ erinnern werde.

ABWARTEN!

Der Werft mit den Kolleginnen und Kollegen und der Geschäftsleitung wünsche ich auf jeden Fall eine erfolgreiche Zukunft! ■

Dirk Edens Blick auf die Werft – Vom Praktikanten zum Betriebsleiter

Dirk Eden ist Betriebsleiter der Hitzler Werft. Wie er dorthin kam und welche Aufgaben er heute übernimmt, schildert er selbst:

„Mein Weg auf der Hitzler Werft begann 2006, mit 21 Jahren – direkt nach Schulabschluss und Zivildienst“, erzählt Eden. Geplant war nur ein 13-wöchiges Pflichtpraktikum für das angestrebte Schiffbaustudium. Doch es kam anders: „Kaum hatte ich erste Praxiserfahrungen gesammelt, wusste ich, dass ich hier richtig bin.“ Das Praktikum wurde verlängert. Eden verdiente sein erstes eigenes Geld – als Schiffbauhelfer.

Sein Ziel, Schiffbau zu studieren, verfolgte er trotzdem weiter. Die Werft machte ihm ein Angebot: ein duales Studium. Er absolvierte eine Ausbildung zum Konstruktionsmechaniker mit Schwerpunkt Metall- und Schiffbau-

technik – kombiniert mit einem Studium der Schiffbau- und Meerestechnik. 2011 schloss er beide erfolgreich ab. Im Anschluss ging Eden neue Wege. Das weiterführende Studium bewältigte er ohne Unterstützung der Werft. In dieser Zeit sammelte er Erfahrungen in anderen Unternehmen – vor allem in der internationalen Schwergut-Transportbranche, sowohl operativ als auch kaufmännisch.

2020 kehrte er zur Hitzler Werft zurück – als Projektleiter. „Das war mitten in der Coronazeit. Die Werft wollte sich wieder verstärkt dem Schiffsneubau widmen – und die Auftragslage war gut“, sagt Eden.

Seit November 2022 ist er offiziell Betriebsleiter. „Schon während meiner Praktikumszeit wurde ich spaßeshalber als ‚Kronprinz‘ meines Vorgängers Werner Bükler bezeichnet“, erinnert

er sich schmunzelnd. „Ihm gilt mein großer Dank. Ohne sein Vertrauen, seine Ratschläge und seine Unterstützung wäre ich heute nicht in dieser Position.“

Als Betriebsleiter hält Eden die Werft am Laufen. Er koordiniert, vermittelt – und hat immer ein offenes Ohr für die Mitarbeiter. Auch mit der Geschäftsführung verbindet ihn ein enges Verhältnis: „Der Führungsstil der Klimenkos ist geprägt von Leidenschaft und Präsenz. Sie sind morgens die ersten, abends die letzten. Sie wissen über alles Bescheid und kommunizieren ihre Richtung klar. Ihr Fokus liegt immer auf der langfristigen Sicherung des Standorts.“

Eden ergänzt: „Meine Rolle ist die des Vermittlers – zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft. Je nach Situation – und je nach Mensch.“ ■

Jim Marshall Weiß: Ich mache bei der Hitzler Werft eine Ausbildung zum Industriemechaniker

Die Ausbildung auf einer Werft ist kaum mit einer Ausbildung in anderen Betrieben zu vergleichen. Hier lernt man wertvolle Fertigkeiten, die man in so manch anderen Betrieben nicht mehr zu sehen bekommt. Sie bietet sehr abwechslungsreiche und vielseitige Arbeit, teilweise auch unter ungünstigen Bedingungen, die einen fordern, aus denen man wiederum viel lernt.

Da ich das Thema Schiffe schon immer spannend fand und auch privat noch mit ihnen zu tun habe, bietet die Werft einen perfekten Lernort über sie und ihre dahinterstehende Technik.

Dadurch, dass die Hitzler Werft eine Firma ist, die sich in der Neubau-Abteilung schwerpunktmäßig auf Spezialschiffe mit Spezialantrieben fokussiert, wird es immer weiter zu Innovation und neuen Erkenntnissen kommen. Doch nicht nur die neuen, sondern auch die älteren Schiffe müssen instandgehalten werden, wofür die Reparatur-Abteilung zuständig ist.

So bietet die Werft sowohl einen guten Einblick in moderne Technik, als auch in den traditionellen Schiffbau, geführt aus traditionellen sowie modernen Handwerksmethoden.

Der Vorteil dieser Ausbildung ist, dass sie mir mehrere Weiterbildungsmöglichkeiten bietet. Dazu gehört unter anderem die Weiterbildung zum Techniker, ein Studium z. B. im Bereich des Maschinenbaus, oder der Besuch einer Meisterschule. Demnach stehen mir viele Wege offen. Welchen ich jedoch bestreiten werde, steht noch aus.

Ich habe ein gutes Verhältnis zu unseren Chefs, also unseren Geschäftsführern und auch zum Betriebsleiter. Oftmals werde ich gefragt, wie ich die Ausbildung bisher finde und ob ich zufrieden sei. Daraufhin gebe ich immer gerne ein positives Feedback. ■

Für Florian Giebelmann ist die Werft ein ganz besonderes „Familienunternehmen“

Florian ist die dritte Generation seiner Familie, die bei Hitzler arbeitet. Vor ihm waren schon sein Opa, Karl Otto Giebelmann und sein Vater, Jürgen Giebelmann, auf der Werft tätig.

„Opa arbeitete in der Bordmontage, mein Vater in der Werkzeugausgabe, im Magazin, in der Dreherei und der Werkzeugherstellung“. Zuhause, weiß Florian Giebelmann, wurde immer nur positiv über die Werft erzählt, auch über Hitzler als modernen Betrieb in Lauenburg.

„Vor allem schätze ich den familiären Umgang hier, zwischen den Kollegen und auch mit den Chefs. Zu vielen Kollegen hat sich ein sehr persönliches Verhältnis ergeben, es sind auch viele Kollegen zu echten Freunden geworden.“

Besonders die Rücksichtnahme auf die Familien der Mitarbeiter seien ein tolles Merkmal der Werft. „Das läuft schon sehr gut. Es wird Rücksicht genommen auf familiäre Situationen, ob in der Elternzeit oder bei Notfällen. Da wird dann ganz flexibel auch mal die Arbeitszeit angepasst“, so Giebelmann.

Seine Erwartungen, seine Wünsche an die neuen Chefs dürften sich mit denen vieler Kollegen decken: „Weiter gute Arbeit, auch gern mit Neubauten, einen sicheren Arbeitsplatz und dass sich die Werft auch mit neuen Maschinen und Werkzeugen weiter modernisiert.“ ■

Zum 140-jährigen Werftjubiläum schreibt Fabian Dingeldey, er ist seit vielen Jahren Meister und Neubaukoordinator

Ich bin zuständig für die Koordination der Arbeitsabläufe, die Einteilung des Personals und die Fertigungskontrolle. Diese Funktion erfülle ich gern und lange. Dass ich dabei Verantwortung für die fachgerechte Abarbeitung der Neubauten unter Einhaltung von diversen Vorschriften und Verantwortung für das eigene Personal habe, macht mich schon ein wenig stolz.

Besonders, wenn wir die Inbetriebnahme der einzelnen Komponenten abschließen, Erprobungen machen und zum Schluss die Probefahrten erfolgreich absolvieren, macht mich das sehr zufrieden. Immer, wenn ein Schiff fertig gestellt wurde, können wir im gesamten Team stolz auf das sein, was gebaut wurde.

Dabei kommt es immer wieder vor, dass beim Neubau spontan Entscheidungen gefällt werden müssen, wenn etwas nicht nach Plan läuft. Dann kann man hier seine Kompetenz unter Beweis stellen und auf Rückendeckung der Chefs bauen.

Ich hoffe, dass ich und wir zusammen noch viele weitere interessante Neubaufaufträge für die Hitzler Werft bearbeiten können und weiter das tun, was wir am besten können: tolle Schiffe bauen! ■

Erinnerungen des Schiffbaumeisters Alfred Bielefeldt

Alfred Bielefeldt, 14. 05. 1960

Es ist nicht nur eine Erzählung, dass bei Hitzler Generationen aus einer Familie gearbeitet haben. Die Familie Bielefeldt steht fast stellvertretend dafür. Gottfried Bielefeldt, geboren am 13. Juni 1879 in Lauenburg, war der erste dieses Namens bei Hitzler. Sein Sohn Alfred, geb. am 21.12.1904 in Lauenburg, folgte ihm. Auch dessen Sohn Klaus wurde Schiffbauingenieur. Alfreds Bruder Gottfried, geb. am 08.06.1907, machte bei Hitzler eine Schiffbauerlehre. Er blieb – später als Meister – bis zu seiner Pensionierung.

In den Berichten zum 75-jährigen Jubiläum der Werft in 1960 unter dem Thema: „Die Männer von der Hitzler Werft“, hat Alfred Bielefeldt einige seiner Erinnerungen aufgeschrieben. Man erkennt, dass auch damals schon nur gut über die Werft geredet wurde. Bielefeldt schrieb: „Mein Vater, der Hauszimmermann Gottfried Bielefeldt, war bereits im Jahre 1900 als Schiffszimmermann bei der Werft angefangen und war dann später als Werkmeister beschäftigt. Es lag daher nahe, dass auch ich mich für den gleichen Beruf interessierte. So kam ich am 22. April 1919 als Schiffbauerlehrling auf die Werft. Der Betrieb war seinerzeit noch nicht so groß, sodass ich der einzige Lehrling im Schiffbau war, der in dem Jahre eingestellt wurde.“

Die Belegschaft umfasste etwa 120 Mann. Gearbeitet wurden 48 Stunden in der Woche – diese Errungenschaft wurde nach dem Zusammenbruch im November 1918 eingeführt – auch am Sonnabend war die Arbeitszeit 8 Stunden. In der Schiffszimmerei war Meister

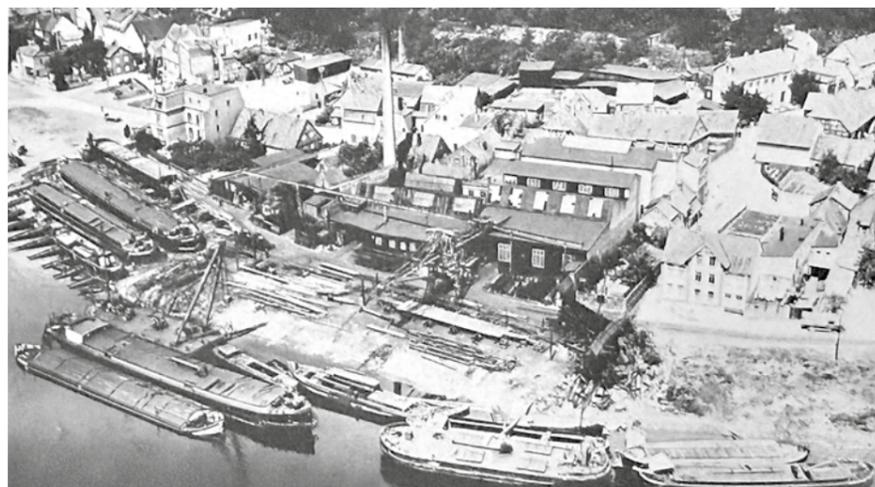
Prüfer und im Schiffbau Meister Böhlke tätig, letzterer ging später zu der Deutschen Werft nach Hamburg, wo er als Betriebsingenieur tätig war.

Die Ausbildung war sehr gut, es gab damals noch sehr viel Holzarbeit. Wir arbeiteten damals an Fischdampferneubauten. Die Ausschalung der Kajüten wurde noch von uns gemacht, die Tischler befassten sich lediglich mit dem Möbelbau. Für die Fischdampfer bauten wir auch die Rettungsboote, hölzerne Klinkerboote.

Neben der Tischlerei war der große Dampfkasten, in welchem die Planken erhitzt wurden. Dieser war 4-5 m lang, und halb in die Erde eingelassen. Die Planken mussten etwa eine Stunde dort unter Dampf liegen und wurden dann herausgenommen und schnellstens in das zu bauende Boot eingebaut. Auch die Masten der Fischdampfer waren aus Holz und wurden ans dem Stamm herausgehauen mit Axt, Drechsel und Hobel. Wochenlang haben wir dann die Holzböden der Schiffe kalfatert, die Seitenwände geschwabbert.

Auch auf dem Schnürboden, wo Karl Genschow Meister war, habe ich eine Zeitlang gearbeitet. Im letzten Lehrjahr habe ich dann schon viele Arbeiten selbstständig gemacht. Als Lehrlinge mussten wir auch die Berufsschule besuchen, die damals noch abends von 18 - 20 Uhr stattfand. Erst später wurden die Schulstunden auf den Nachmittag verlegt, der Zeichenunterricht war aber nach wie vor abends.

Als Lehrlinge bekamen wir seinerzeit noch keinen Urlaub, erst viel später kam eine Regelung über den Urlaub. Nachdem ich eine Reihe



Diese Luftaufnahme zeigt die Werft in den 30er Jahren, in denen Alfred Bielefeldt auf der Werft gearbeitet hat. Links der Reparaturslip, belegt mit drei Fahrzeugen, in der Bildmitte der Neubauplatz mit einem gerade auf Kiel gelegten Neubau. (© Buch: 100 Jahre J. G. Hitzler)

von Jahren als Geselle gearbeitet hatte, wurde ich Vorarbeiter. 1936 machte ich dann meine Meisterprüfung als Schiffbaumeister und wurde 1937 dann ins Angestelltenverhältnis übernommen.

Als Maschinist und Betriebselektriker war ein Harders beschäftigt. Seine Schalttafeln im Maschinenraum waren sehenswert, nur er konnte bei den verschiedenen Leitungen durchfinden. Wenn es irgendwo etwas zu reparieren gab, dann kam er mit seinem Prüfkasten an. Es machte ihm gar nichts aus, wenn auch der Strom nicht ausgeschaltet war, mit den Händen zwischen den Drähten zu arbeiten. Er hatte riesige Holzpantoffeln an und etwaige elektrische Stromschläge haben ihm anscheinend nicht viel ausgemacht.

1938 wurde ich als Soldat gemustert. Da ich von der Werft reklamiert wurde, bekam ich

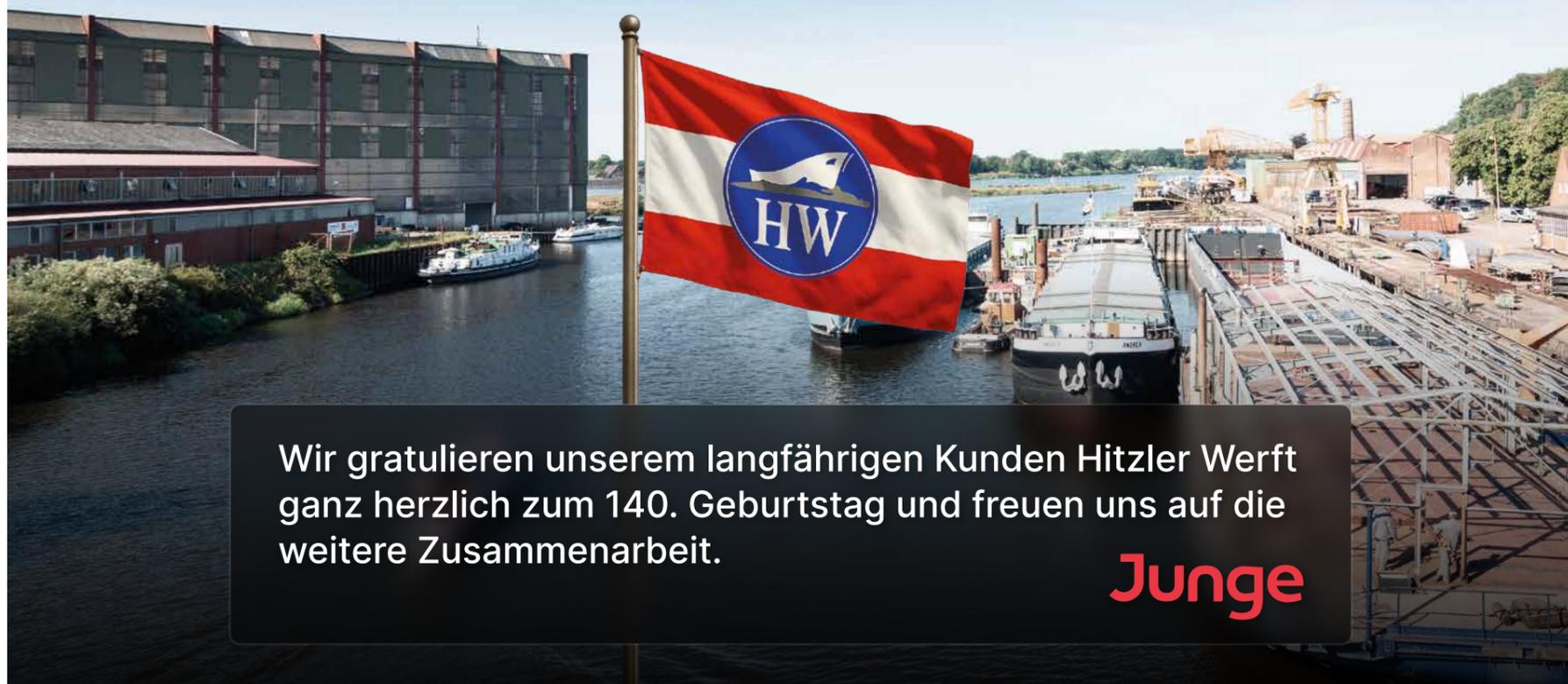
später Vermerk: Freiwillige Meldung ist zwecklos. Während des Krieges wurden viele Überstunden gemacht. Die Arbeitszeit war auch am Sonnabend voll und auch sonntagsmorgens wurde hin und wieder gearbeitet, da wir mit der Lieferung der U-Boot-Türme viel zu tun hatten.

Ich war in dieser Zeit auch im Werkluftschutz und hatte nachts öfter Bereitschaftsdienst. Wir mussten zu dieser Zeit auf der Werft sein und konnten in Feldbetten ruhen. Bei Fliegeralarm mussten wir auf sein. Bunker befanden sich bei Wahrenburg und der Keller unter der Maschinenhalle war als Bunker eingerichtet.

Unter dem Meister Böhlke, der von 1912 – 1920 auf der Werft beschäftigt war, wurde hier ein Anreiblock entwickelt, der sich bei der Arbeit gut bewährte.“

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH

140 JAHRE
HITZLER WERFT



Wir gratulieren unserem langjährigen Kunden Hitzler Werft ganz herzlich zum 140. Geburtstag und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit.

Junge

REEDEREI DETTMER: HITZLER STEHT FÜR QUALITÄT UND TERMINTREUE

Seit mehr als 70 Jahren ist die B. Dettmer Reederei ein zuverlässiger und zeitgemäßer Dienstleister in der Binnenschifffahrt. Mit eigenem und speziell auf die Anforderungen des Fahrtgebietes angepasstem Schiffsraum versorgen wir unsere Kunden mit passgenauen Transportlösungen.

Dabei sind wir auch auf termingerechte und ordnungsgemäße Arbeiten in der Instandhaltung sowie bei der Reparatur unserer Schiffsflotte angewiesen. Um unsere moderne Schiffsflotte an 365 Tagen im Jahr im Einsatz zu halten, benötigen wir volle Funktionalität.

Die Hitzler Werft ist dabei ein enger und zuverlässiger Partner, der seit mehreren Jahrzehnten stets an unserer Seite steht. Ob kurzfristige Reparaturen oder geplante Werftgän-

ge, die Werft und ihre Mitarbeiter halten die besprochenen Termine stets ein,

Für die B. Dettmer Reederei haben Qualität & Sicherheit eine hohe Priorität. Die von uns gesetzten kontinuierlich höchsten Maßstäbe werden sowohl bei Reparaturen als auch bei Neubauten von der Hitzler Werft vollkommen erfüllt. Das hilft uns, nachhaltig Qualität und Sicherheit zu gewährleisten.

Ein Teil unserer jungen und modernen Tankschiffsflotte wurde auf der Hitzler Werft gebaut. Diese seit etwa 10-15 Jahren im Einsatz befindlichen Schiffe sind ebenfalls auf einem hohen qualitativen Niveau gebaut, sie zeichnen sich durch Zuverlässigkeit und gute Stabilität aus.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen, die wir mit der Werft und den dort arbei-



Sebastian Poser,
Geschäftsführer der B. Dettmer Reederei
(© B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG)

tenden Menschen gemacht haben, sind wir dankbar für die langjährige Partnerschaft. Wir sind sicher, dass diese enge Zusammenarbeit auch in den kommenden Jahren Bestand haben wird. So freuen wir uns, mit der Hitzler Werft einen so zuverlässigen Partner an unserer Seite zu haben und sehen positiv auf die nächsten Jahrzehnte.

Zum diesjährigen Jubiläum beglückwünschen wir die Werft und wünschen ihr für die Zukunft alles Gute.

*Für die Geschäftsleitung der Reederei Dettmer
Sebastian Poser*

WIR BRAUCHEN DIE HITZLER WERFT IN LAUENBURG

Markus Reich ist Schiffer oder Reeder und Lauenburger aus Leidenschaft. Mit der Hitzler Werft verbindet ihn mehr als nur das Geschäftliche. Wir baten ihn, uns sein Verhältnis zur Werft und den Klimenkos zu beschreiben.

„Ich arbeite schon seit mindestens zwanzig Jahren mit Marek Klimenko zusammen. Seitdem haben wir beide auch ein sehr, sehr gutes Verhältnis zu einander. Ich habe ja in der Hitzler Werft auch mein Reederei-Büro.“ beginnt Reich. „Wenn unsere Schiffe zur Klassifizierung müssen oder Reparaturen anstehen, machen wir das natürlich bei Hitzler. Nicht nur, um die Werft so zu unterstützen, sondern weil sie sehr gute Arbeit leisten und wir relativ schnell wieder fahren können.“

Reich weiter: „Zu unserer Zusammenarbeit gehört auch, dass ich die Probefahrten von Neubauten als Schiffsführer mache und die Überführungsfahrten. Also zwischen uns ist in

all den Jahren eine freundschaftliche Partnerschaft entstanden.

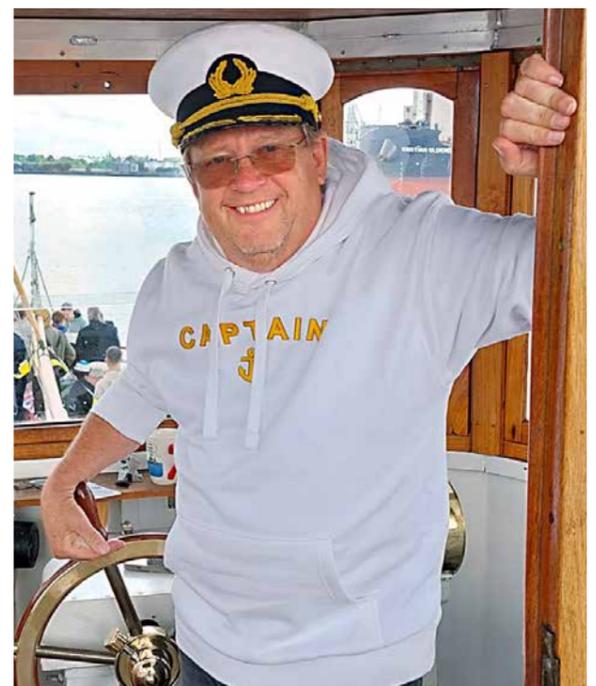
Äußerst wertvoll ist natürlich die Hitzler Werft auch für unseren Raddampfer KAISER WILHELM, den ich als Kapitän fahren darf. Da hat sich in den vergangenen gut 50 Jahren auf der Werft so viel Wissen angesammelt, dass keiner das Schiff besser kennt, wenn Reparaturen anstehen. Da wird dann auch mal von den Mitarbeitern aus über den Feierabend hinaus gearbeitet.

Also unterm Strich ist es ganz wichtig, dass wir mit der Hitzler Werft hier am Standort Lauenburg eine so tolle und vielfältige Werft haben. Deswegen möchte ich drei Wünsche formulieren:

Erstens, dass die Familie Klimenko die Werft noch ganz lange und erfolgreich führt. Denn Lauenburg ohne die Werft ist schlicht undenkbar.

Dann, dass sie zukünftig viele neue und interessante Schiffe bauen können und innovativ bleiben und last but not least, dass alle gesund und guter Dinge bleiben.“

Lauenburg sei und bleibe eine wichtige Schifffahrtsstadt und brauche die Hitzler Werft, auch über das 140-jährige Jubiläum hinaus, schließt der „Reeder von nebenan“ seine Wünsche. ■



Markus Reich
Gründer Reich Schifffahrtsbetriebe
(© Reich Schifffahrtsbetriebe OHG)



Michael Meyer,
Geschäftsführer der Hoyer Marine GmbH
(© HOYER Marine GmbH)

Wenige Worte, die alles sagen!

SCHIFFBAU MIT HERZ, ERFAHRUNG UND FINESSE

Michael Meyer ist Geschäftsführer der Hoyer Marine GmbH. Vor dem Hintergrund des erst jüngst abgeschlossenen Auftrags formuliert Meyer seine aktuelle Sicht auf die Hitzler Werft:

„Die Hoyer Marine hat Anfang des vergangenen Jahres den Bau der neuen Bunkerstation an die Hitzler Werft vergeben. Wir hätten uns keinen besseren Partner für dieses Projekt

vorstellen können. Vom ersten Tag an, war die Begeisterung für den Neubau spürbar. Denn es war nicht einfach nur ein Auftrag – es war ein ganz besonderes Projekt! Bis zur Ablieferung und sogar darüber hinaus wurde akribisch, mit viel Herz und innovativen Ideen gearbeitet. Von der ersten Schweißnaht, bis zur letzten Dichtung - Alles in erstklassiger Ausführung.

Wir sind äußerst glücklich und möchten uns auch auf diesem Wege noch einmal bei Familie Klimenko, aber auch allen weiteren Personen bedanken, die dieses Projekt so toll umgesetzt haben.“

Das Fazit von Meyer: „Hier wird Schiffbau gelebt – wir freuen uns auf die nächsten gemeinsamen Projekte!“ ■

140 JAHRE HITZLER

SEIT 95 JAHREN GEMEINSAM IN FAHRT



Otto Piening 1929 (Mitte) mit den ersten beiden Mitarbeitern

Seit 140 Jahren steht die Hitzler Werft für innovative Ingenieurskunst, maritime Tradition und technische Exzellenz. Uns verbindet eine 95-jährige starke Partnerschaft geprägt von Vertrauen, Präzision und Antriebskraft.

Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum und freuen uns auf viele weitere gemeinsame Meilensteine.

Piening Propeller 

Mit dem Schlepper in Hamburgs Hafenmitte

BUNKERSTATION DER HOYER MARINE

„Unsere neue Bunkerstation, gebaut von der Hitzler Werft GmbH aus Lauenburg, hat ihren neuen Platz vor der CAP SAN DIEGO am Johannissbollwerk im Hamburger Hafen gefunden“ verkündete die Hoyer Marine jüngst in den Sozialen Medien. Für das Hamburger Unternehmen ist diese neue Bunkerstation ein Meilenstein.

Zuvor hatte ein Schlepper die schwimmende Versorgungsstelle von Lauenburg in die Elbmetropole verholt. Nach einer Überführungsstrecke von nach 28,6 sm grüßte die Elphi, gut eine Seemeile weiter war im Niederhafen der endgültige Platz erreicht. Dort wurde die Station ordnungsgemäß vertäut.

Über etwas mehr als ein Jahr hatten die Hitzler-Leute an der in rot-weiß gehaltenen Bunkerstation gearbeitet. Auf 30 m Länge und acht Metern Breite wird ein breites Sortiment für den Schiffsbetrieb vorgehalten. Dazu gehören AdBlue, Dieselkraftstoff, Schmierstoffe, Schiffsbetriebsstoffe und HVO 100. Auch mit Trinkwasser kann man sich hier versorgen. Die zwei Dieselpumpen leisten bis zu 60.000 l/h, die Trinkwasserpumpe liefert maximal 7.500 l/h. In der Bunkerstation gibt es Regallagermöglichkeiten für bis zu 20 Paletten. „Zentral gelegen im Hamburger Hafen, versorgt die mobile Tankstelle zukünftig den Schiffsbetrieb in der Umgebung“, schrieb das Unternehmen Hoyer im Mai seinen Kunden.

Der Auftragserteilung im Februar 2024 folgte im Mai die Kiellegung, im Juli gab es den Stapelhub. Auch der weitere Bau der schwimmenden Versorgungseinheit lief zügig. Dafür hat Kai Klimenko von der Hitzler Werft folgende logische Erklärung: „Wir haben alles, was dafür benötigt wird: die Kapazitäten, das Know-how und die Fachleute“. Zudem profitierte die Werft von ihrer langjährigen Erfah-



Die neue Bunkerstation von Hoyer ist am Johannissbollwerk im Hamburger Hafen vertäut. (© Hitzler Werft, Lauenburg)

Mit dem Ergebnis sehr zufrieden!
v.l.n.r.: Marek Klimenko, Kai Klimenko und Michael Meyer, Hoyer Marine (© Anna Wroblewski)

ung aus dem Bau zahlreicher Tankschiffe, wo ebenfalls Sektionsbauweise vorgegangen wird. Der Zeitpunkt der Ablieferung hing auch von der Fertigstellung des Liegeplatzes in Hamburg und der dortigen Infrastruktur ab. So mussten an dem jetzigen Einsatzort der Bunkerstation unter anderem noch Dalben gerammt und der nötige Strom zugeführt werden.

Die Baunummer S.839 der Hitzler Werft trägt inzwischen den Namen JOHANNISBOLLWERK und besteht aus einer Plattform mit einem Hallentrakt und soll sich vom Erscheinungsbild dem Hafen anpassen. Auch an zukünftige Nachhaltigkeit ist gedacht: die Dachflächen sind für Photovoltaik und Dachbegrünung vorbereitet. Insbesondere sollen auch Hafen- und Behördenschiffe durch den Neubau der Bunkerstation „von dem besten Service von Hoyer Marine profitieren“, hieß es seitens des Unternehmens.

Die Vorplanungen des Neubaus begannen schon im Frühjahr 2023. Die Guspaf GmbH, die Hoyer bereits bei anderen Vorhaben unterstützt hatte, arbeitete das Konzept aus, auf dessen Grundlage der Auftrag an Hitzler erteilt wurde. „Wir freuen uns sehr, diesen Auftrag von Hoyer Marine erhalten zu haben. Wir können hierbei auf Erfahrungen vergleichbarer Projekte zurückgreifen und somit dem Kunden die bestmögliche Lösung präsentieren, dadurch wird Hoyer Marine ideal für die Zukunft gewappnet sein. Es ist schön zu wissen, dass ein weiterer Neubau aus Lauenburg einen Platz im Hamburger Hafen – und dann auch noch in so prominenter Nachbarschaft – finden wird“, freute sich Werft-Chef Marek Klimenko bei der Bekanntgabe des erteilten Auftrags.

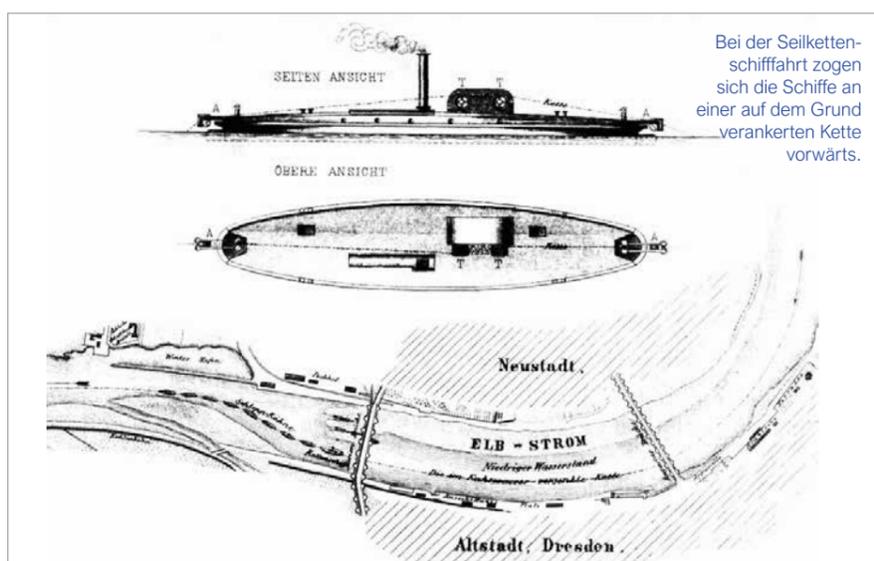
Die Hoyer Marine GmbH sieht sich als Partner, wenn es um die Versorgung von Schiffen geht. „Bei der Bereitstellung qualitativ



hochwertiger Schiffskraftstoffe und Destillate ist Hoyer für seine Kunden zuverlässig zur Stelle. Dabei liegt der Fokus auf dem Bedarf der Kunden – egal, ob klassischer Diesel oder aktuell HVO 100 bzw. künftig weitere innovative Kraftstoffe verschiedenster Art gewünscht sind“ formuliert das Unternehmen seine eigenen Ansprüche. Neben dem professionellen Bunkerhandel werden auch weitere Dienstleistungen für Reedereien, Linienbetreiber oder Handelshäuser angeboten. ■

Technik aus vergangenen Tagen

SEILKETTENSCHIFFFAHRT AUF DER ELBE



Bei der Seilkettenschiffahrt zogen sich die Schiffe an einer auf dem Grund verankerten Kette vorwärts.

Die Schiffe auf der Elbe benutzten durchaus nicht nur bekannte Antriebsformen mit Segel oder Motor. Was heute kaum noch bekannt ist, war eine ernste Einsatzvariante: Die Seilkettenschiffahrt auf der Elbe war eine be-

sondere Form des Flussschiffsverkehrs, die im 19. Jahrhundert vor allem zur Überwindung der schwierigen Strömungsverhältnisse und wechselnden Wasserständen auf der Elbe eingesetzt wurde. Das System beruhte auf einem

mechanischen Prinzip, bei dem sich Schiffe an einer im Flussbett liegenden Kette entlangzogen.

Geschichte und Einsatzgebiet

Die Seilkettenschiffahrt wurde ab den 1860er Jahren in mehreren Abschnitten der Elbe eingesetzt, insbesondere zwischen Hamburg und Böhmen (heute Tschechien). Der Betrieb wurde vor allem von privaten Reedereien organisiert, z. B. von der Kettenschiffahrts-Gesellschaft Saxonia. Ziel war es, die damals noch langsamen und wenig leistungsfähigen Dampfschiffe zu ersetzen bzw. zu ergänzen, vor allem auf schwierigen Flussstrecken mit starker Strömung oder niedrigen Wasserständen.

Funktionsweise des Kettenantriebs

Das Prinzip war technisch anspruchsvoll, aber effektiv:

1. Eiserne Kette im Flussbett: Eine massive, mehrere Zentimeter dicke Eisenkette wur-

de im Flussbett ausgelegt und an bestimmten Punkten befestigt, um ein Durchrutschen zu verhindern. Diese Kette konnte dutzende Kilometer lang sein.

2. Kettenschlepper (Kettenschiff): Ein spezielles Dampfschiff, das sogenannte Ketten-schiff, war mit einem Antriebsmechanismus ausgestattet, der die Kette ergriff und sie durch das Schiff zog. Dabei „kroch“ das Schiff gewissermaßen an der Kette entlang flussaufwärts.
3. Antrieb: Der Antrieb erfolgte durch eine Dampfmaschine an Bord, die über Zahnräder oder Walzen die Kette ergriff und Stück für Stück durch das Schiff zog. Dabei wurde keine Schraube oder Schaufelrad eingesetzt, sondern der Schub allein durch die Kette erzeugt.
4. Rückführung der Kette: Bei Rückfahrten flussabwärts wurde das Schiff entweder mit der Strömung getrieben oder durch Schraubenantrieb unterstützt. Die Kette verblieb im Flussbett. ■

Eine patente Angelegenheit

DAS HITZLER-RUDER

Nachdem im Jahre 1925 die ersten Motor­güterschiffe mit kompressorlosen Dieselmotoren ihre Überlegenheit in Konkurrenz mit den Eilgütdampf­fern bewiesen hatten, erwies es sich als notwendig, die Steuerfähigkeit dieser Motorschiffe zu verbessern. Bisher gebräuchliche Rudersysteme – z. B. Flettner- und Oertz-Ruder – erbrachten nicht den gewünschten Erfolg bei den neuen Motorschiffen.

Die Werft ging Ende 1926 daran, ein neues Rudersystem zur Verbesserung der Steuerfähigkeit zu entwerfen und stellte sich die Erfüllung der folgenden Bedingungen zur Aufgabe:

- Schaffung einer handbetätigten Ruderan­lage, um mit geringstem Kraftaufwand eine vollkommen sichere Steuerung des Schiffes sowohl bei Flussfahrt als auch in Stromschnellen und bei Kanalfahrt gewährleisten zu können.
- Erreichung einer guten Kursbeständigkeit bei wenig Umdrehungen am Handrad
- Erreichung einer guten Drehfähigkeit bei kleinstem Drehkreis in engem Gewässer,
- Reparaturmöglichkeit bei beladenem Schiff.
- Begrenzung der Anschaffungs- und Einbaukosten

Die erste Hitzler-Anlage wurde im Motor­güterschiff NEISSE im Jahre 1928 einge-

baut und hatte sehr guten Erfolg. Die Werft hatte zwischenzeitlich Patente beantragt und erhalten. Das Hitzler-Ruder besteht aus drei und mehr Ruderflächen; je nach Antriebsart, Propellerlage, Propellerzahl, Propellerdurchmesser, Maschinenleistung können 4, 5 und 6 Flächen angeordnet werden. Insgesamt sind zwischenzeitlich 14 Varianten entwickelt worden. In Spitzenzeiten wie im Jahr 1958 fertigte die Werft 223 Ruder für eigene und fremde Verwendung. Die Voraussetzungen, welche sich die Werft gestellt hatte, sind voll erfüllt worden. Folgendes kann jedoch noch hinzugefügt werden:

- Durch die Mehrflächenanordnung wird eine starke Steuerwirkung bei kleinstem Rudermoment erreicht.
- Sämtliche Ruder werden mittels Axiometerleitung durch ein Handrad betätigt.
- Durch das Mittelruder in Verbindung mit einem parabolischen Ruderstegen nach Patent I wird das Schraubenwasser größtmöglich entwirbelt, die Seitenruder günstig beaufschlagt und die Kursbeständigkeit erhöht.
- Es ist keine Seltenheit, dass kleinsten Drehkreise von 1 bis 1 ¼ Schiffslängen erreicht werden.

Es hat sich ferner gezeigt, dass bei vielen mit Hitzler-Ruder ausgerüsteten Motorschif-

fen die kilometrische Tagesleistung infolge der besseren und genaueren Kurshaltung (Ansteuerung der Sandkanten, Überholung von Schleppzügen) erhöht wird, obwohl der Formwiderstand infolge der Mehrzahl der Ruder ein größerer ist als beim Einflächenruder.

Erwähnt wird noch, dass bei Havarietfällen die Seitenruder, welche als Schweberruder ausgeführt werden, auch bei beladenem Schiff ausgebaut werden können, so dass das Schiff mit einem Seitenruder und dem Mittelruder die Fahrt vollenden kann.

Das Hitzler-Ruder hat sich im Laufe der Jahre voll durchgesetzt, es befinden sich etwa 3000 Anlagen auf Ein- und Mehrschrauben-

schiffen, kleinen Seeschiffen und Schleppkähnen bis zu den größten Abmessungen in Betrieb.



Mit dem Hitzler-Ruder wurde die Lauenburger Werft noch bekannter.



Herzlichen Glückwunsch zum
140-jährigen Jubiläum
der Hitzler Werft GmbH

Seit Jahrzehnten sind wir stolz darauf, die Hitzler Werft mit unseren Produkten und Dienstleistungen zu unterstützen. Es ist uns eine große Ehre, Teil dieser beeindruckenden Erfolgsgeschichte zu sein. Wir gratulieren den Inhabern Marek und Kai Klimenko und allen Mitarbeitenden herzlichst zu diesem außergewöhnlichen Jubiläum und wünschen der Hitzler Werft weiterhin eine erfolgreiche Zukunft.



ZERTIFIZIERT NACH DIN EN ISO 9001:2015
MADE BY SCHAFFRAN

www.schaffran-propeller.de



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH
ZU 140 JAHREN
HITZLER WERFT GMBH

**HOCHSPEZIALISIERT.
HOCHQUALIFIZIERT.**

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

NEVER COMPROMISE. SCHAFFRAN 



Kai Klimenko über die Zukunftspläne der Hitzler Werft

VIelfältig und Zukunftsicher

Ein Werftbetrieb wie die Hitzler Werft besteht aus unzähligen Anlagen, Maschinen, Hallen und Arbeitsbereichen. Diese müssen wie Zahnräder in einem Getriebe reibungslos miteinander funktionieren und sich ergänzen. Die Instandsetzung eines solchen Betriebes stellt eine Aufgabe dar, welche kontinuierlich im Auge behalten werden muss. Der Werftbetrieb an der Elbe steht zudem vor der Herausforderung, dass eine Bundeswasserstraße zwei Betriebsteile voneinander trennt.

Der Betrieb der Hitzler Werft ist derzeit in drei Sparten aufgeteilt:

1 Schiffsreparatur:

Der Hitzler-Betrieb hatte in den vergangenen Jahren eine regelmäßige Auslastung im Reparaturgeschäft. Die Slipanlagen mit 85 m und 135 m Länge sowie der knapp 150 m lange Reparaturkai bieten optimale Bedingungen für Reparaturen aller Art. Im Laufe der Jahre konnte sich die Hitzler Werft einen treuen Kundenstamm aufbauen und erlangte durch Termintreue und qualitativ hochwertigste Ausführung der Arbeiten überregionale Bekanntheit.

2 Schiffsneubau und Schiffsumbau:

Die Hitzler Werft ist in der Vergangenheit eine der flexibelsten, deutschen Werften auf dem Gebiet der Schiffsneubauten gewesen. Zuletzt hat man sich im Markt kleiner, hochwertiger Spezialfahrzeuge etabliert und dort gute Erfahrungen gesammelt. Vom klassischen Binnenschiff über Schlepper und Eisbrecher bis zu innovativen Speziallösungen ist die Hitzler Werft in der Lage, die Anforderungen der Kunden umzusetzen.

3 Schiffskonstruktion:

Die Konstruktionsabteilung der Hitzler Werft verfügt über das nötige Fachwissen und die benötigte Computersoftware, um diverse schiffbau- und maschinenbauliche Berechnungen sowie CAD-Zeichnungen zu erstellen. Neben den werfteigenen Konstruktionen hat die Hitzler Werft auch schon Konstruktionsaufträge für andere Firmen durchgeführt. So zum Beispiel die stärksten jemals in Deutschland gebauten Hochseeschlepper der URANUS-Klasse oder eine LNG-Fähre für den Bodensee.

Auch die Infrastruktur der Hitzler Werft selbst ermöglicht einen reibungslosen Ablauf der Projekte. Mit knapp vier Hektar zur Verfügung stehender Hallen und Flächen ist das Werftgelände bestens auf alle Arten von Aufträgen vorbereitet. Vor allem die große Helgenhalle mit Abmessungen von 140 m x 40 m ist ein wahres Asset.

Solche Anlagen bedürfen natürlich einer besonderen Pflege und Investitionen.

Wir sprachen mit Kai Klimenko über die Pläne für die kommenden Jahre.

Herr Klimenko, über die Pläne bezüglich Ihrer Slipanlagen haben wir bereits von Ihnen erfahren. Welche Pläne haben Sie noch für die Werft?
Kai Klimenko: Nun ja, bei einem 140 Jahre alten Betrieb wird es nie langweilig, so viel steht fest. (lacht) Wir haben natürlich an vielen Stellen geplant, die Werft und vor allem die Anlagen und Maschinen zu erneuern bzw. zu modernisieren.

Was waren Ihre ersten Eindrücke, als Sie tiefer in die Strukturen und Abläufe des Unternehmens eingetaucht sind?

Kai Klimenko: Ganz blauäugig haben wir die Werft natürlich nicht gekauft und wussten schon, dass große Investitionen nötig sein würden. Es ist aber, glaube ich, auch klar, dass mit der Zeit noch die eine oder andere, kleine oder größere Überraschung aufgetaucht ist. Der Gesamteindruck war jedoch unverändert: einiges zu tun, viel Arbeit, aber ein ungeheures Potenzial, um den Schiffbau in der Region wieder auf die Karte zu bringen.

Mit welchen konkreten Herausforderungen hatten Sie unmittelbar nach der Übernahme zu kämpfen?

Kai Klimenko: Direkt nach der Übernahme war noch nicht einmal klar, ob die Werftflächen in dem Umfang im Besitz der Werft bleiben werden. Denn auch in Lauenburg gab es, ähnlich wie in anderen Städten, die Überlegung, eine „Hafencity“ zu errichten und die Werft für diesen Zweck zu verkleinern. Das war natürlich vor dem Hintergrund eines ungeklärten Eigentumswechsels sinnvoll, für uns als

neue Eigner jedoch eine kleine Katastrophe. Gottseidank haben wir damals (und seitdem durchgängig ohne Einschränkungen) auf die Unterstützung der Stadt und deren Glauben an das Projekt bauen dürfen. Gemeinsam wurden die Pläne ganz schnell in die Schublade gesteckt und wir konnten mit dem Schiffbau durchstarten.

Gab es besondere Widerstände – zum Beispiel von Mitarbeitenden, der Belegschaft oder langjährigen Führungskräften?

Kai Klimenko: Beim Großteil der Belegschaft kehrte sogar eher Ruhe ein, weil sie sich weniger Sorgen um ihren Arbeitsplatz machen mussten (lacht). Natürlich gab es auch einige Zweifler, gerade unter den Führungskräften. Die konnten wir aber, denke ich, ganz gut auf unsere Seite ziehen.

Wie war es, eine Werft mit solch einer Historie zu übernehmen?

Kai Klimenko: Ich bin nach dem Werftkauf nach Lauenburg gezogen und habe erst da gemerkt, was diese Werft für die Stadt bedeutet. Nahezu jeder, gerade unter den älteren Mitbürgern, hat eine Geschichte über Hitzler zu erzählen. Man war hier zur Reparatur des Schiffes, hat hier gearbeitet, der Vater oder Onkel war bei Hitzler und wenn alle Stricke reißen, hat

man zumindest einen Gartenzaun bei Hitzler gekauft oder eine Schaukel fertigen lassen. Die Werft ist wirklich überall präsent. Selbst wenn man im örtlichen Edeka einkaufen geht, prangt einem über der Wursttheke die stilisierte Silhouette der Helgenhalle entgegen. Das freut einen natürlich, ist aber auch mit viel Verantwortung und Druck verbunden.

Welche Schwierigkeiten sind noch aufgetreten?

Kai Klimenko: Wie viel Zeit haben Sie mitgebracht (lacht)? Spaß beiseite. Wir versuchen ja, Überraschungen durch strategische Investitionen zu verhindern, oder zumindest zu minimieren.

Was waren denn die dringendsten Investitionen, die Sie tätigen mussten?

Kai Klimenko: Da sind neben der Slipanlage im Reparaturbereich sicherlich die Hallenkräne in der Helgenhalle auf der Südwerft zu nennen. Dann natürlich noch das eine oder andere Dach, welches erneuert werden musste und auch ein paar Maschinen mussten ausgetauscht werden.

Wie haben Sie Prioritäten gesetzt bei Modernisierung, Digitalisierung, Maschinenpark etc.?

Kai Klimenko: Grundsätzlich stand für uns immer im Vordergrund, dass die Werft funktionsfähig bleibt und die Effizienz gesteigert wird. Schönheitsreparaturen kommen da an

zweiter Stelle. Wobei wir natürlich auch versucht haben, Synergien zu nutzen und „sinnvoll“ zu planen. Als Beispiel ist das Dach der Maschinenbauhalle zu nennen, das wir im vergangenen Jahr

erneuert und direkt mit einer Solaranlage ausgestattet haben, die im besten Fall die Werft komplett autark mit Strom versorgen kann.

Gab es Punkte, an denen Sie fast gezweifelt haben, ob der Wandel gelingt?

Kai Klimenko: Nein.

Wo sehen Sie Ihr Unternehmen in 5 bis 10 Jahren?

Kai Klimenko: Als weiterhin erfolgreiches Industrieunternehmen an der Elbe. Als wichtigsten Reparaturstandort für Binnenschiffe im Bereich der Elbe. Als bedeutenden Neubaustandort für private wie behördliche Kunden im Bereich der kleinen bis mittelgroßen Schiffe.

Was würden Sie jungen Unternehmer:innen raten, die ein ähnliches Vorhaben planen?

Kai Klimenko: Traut euch! Wenn es nicht klappt, dann ist das Leben lang genug um Fehler machen zu können und wenn es klappt, dann habt ihr ein lebenslang spannendes Projekt!

Gibt es noch Visionen oder Projekte, die Sie unbedingt realisieren möchten?

Kai Klimenko: (lacht) Unzählige. Erzähle ich euch beim 150-jährigen.

DIE WERFT – DIE AUSSTATTUNG

Die Technische Ausstattung der Werft

	Anzahl	Beschreibung
Helling-Krane	4	DEMAG P1640 H40; 16t
	2	Liebherr LA 11164 WIW 240 PFG 505; 32t
Außenkrane	1	Liebherr 5t
	1	Kröger-Kran 3t
Hallenkrane	5	Abus GM3100; 10t
	4	DEMAG PK10; 2t
	9	DEMAG ELK und ZLK
	5	Diverse Krane mit Traglast zw. 2 und 20t DEMAG Säulenschwenker mit Traglast zw. 0,75 und 2t
Kantbänke und sonstige Maschinen	1	Spantenbieger
	1	Biegemaschine JGH
	1	Walze (300mm Rollen, 3,5m Lang)
	2	Schlagschere
	2	Abkantbank (2,5m)
	1	Nieland 200t Schiffbaupresse
Sonstige, wie Bohrmaschinen, Drehbank, Hydr.-Presse, etc.	1	NC-Langdrehmaschine VDF Wohlenberg Typ U 1270 S
	1	L+Z Drehmaschine VDF Boehring Typ V 800
	1	L+Z Drehmaschine VDF Wohlenberg Typ V 1180
	1	L+Z Drehmaschine VDF Boehring Typ M 670
	1	L+Z Drehmaschine Fabrikat Heidenreich & Harbeck Typ Hanseat 480
	1	L+Z Drehmaschine Fabrikat Heidenreich & Harbeck Typ 24 RO
	1	CNC-Horizontal-Bohr-u. Fräswerk Scharmann Typ Ecocut 1.1/ TDV 3
1	Horizontal-Bohr-u. Fräswerk Scharmann Bohrwerk Typ WB 75	

Hallen:

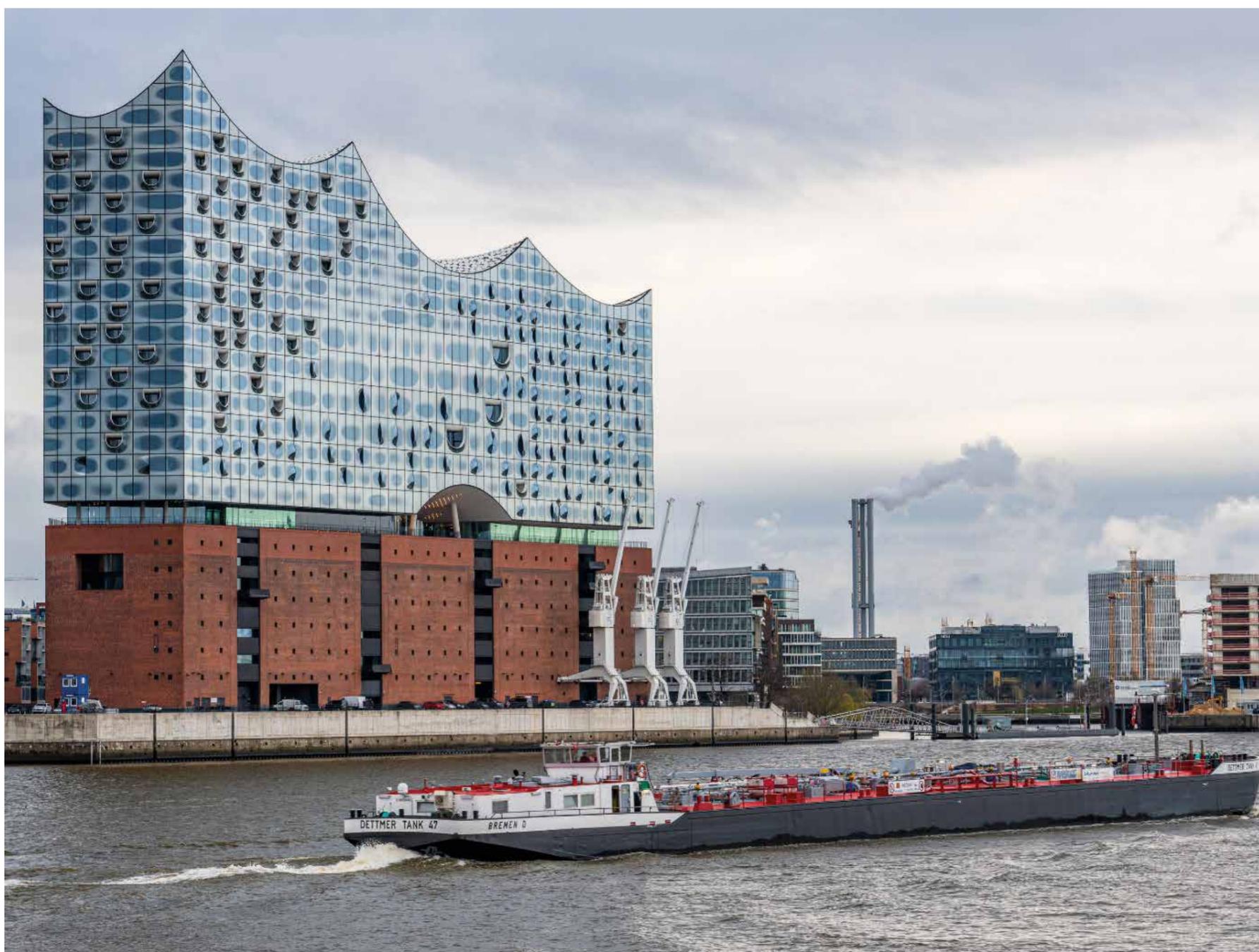
- Helgenhalle (140 m x 40 m x 40m - 2 überdachte Helgen je 130 x 18 m) für Neubauten von Schiffen bis 120 m Länge und 6000 tdw.
- Schiffbauhalle (115 m x 30 m – Vorfertigung und Montage)
- Maschinenbauhalle (1000 m² - Drehbänke und Bohrwerk)
- Schlosserei (600 m²)
- Ruderbau (1100 m²)
- Magazin und Lager (650m²)

Slipanlagen:

- Ost-Slip 85 m
- West-Slip 135 m

„Ganz blauäugig haben wir die Werft natürlich nicht gekauft.“

Kai Klimenko



140 Jahre – ein stolzes Jubiläum, das für Ausdauer, Qualität und Engagement steht.

Wir gratulieren und sagen Danke für die gute Partnerschaft.



B. Dettmer Reederei GmbH & Co. KG
Tiefer 5 | 28195 Bremen
Tel. +49 421 3054-229

Grosse Elbstraße 47 | 22767 Hamburg
Tel. +49 40 309649-34/35

info@dettmer-group.com
www.dettmer-reederei.de





Als Wimmelbild: Die Hitzler Werft in Lauenburg.
Zeichnung: Waldemar Neumann

Die Sanierung läuft

125 JAHRE ELBE-LÜBECK-KANAL

Vor 125 Jahren hat Kaiser Wilhelm II den Elbe-Lübeck-Kanal feierlich in Betrieb genommen. Anlass für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), auf die Bedeutung des Kanals zu schauen – und auf laufende Sanierungsarbeiten.

Der Kanal, der die Elbe bei Lauenburg mit der Trave bei Lübeck verbindet, ist eine rund 62 km lange Binnenwasserstraße, mit Anschluss an die Lübecker Seehäfen. Er ist damit auch eine Ostsee-Hinterlandanbindung.

Darüber hinaus hat der Elbe-Lübeck-Kanal über die Elbe und den Elbe-Seitenkanal eine Verbindung mit dem deutschen und mitteleuropäischen Binnenwasserstraßennetz – und ist damit wichtiger Transport- und Verkehrsweg.

Aber auch am ELK nagt der Zahn der Zeit: Im Rahmen eines umfangreichen Instandsetzungsprogramms werden derzeit die insgesamt elf WSV-eigenen Brücken angepasst. Neun Brücken wurden bereits auf eine Durchfahrthöhe von 5,25 m angehoben. Mit den Arbeiten zur nächsten Brücke (Lanze-Basedow) soll in diesem Jahr begonnen werden. Die Planungen für die Arbeiten an einer weiteren Brücke (Witzeeze) laufen laut der WSV.

Eric Oehlmann, Leiter der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, sagte anlässlich des Jubiläums: „Seit über 125 Jahren ist der Elbe-Lübeck-Kanal im Einsatz – da ist es ganz natürlich, dass einiges erneuert werden



Noch ist der Elbe-Lübeck-Kanal nicht für größere Schiffe geeignet. Das soll sich nach der geplanten Sanierung ändern. (© WSA)

muss. Mit der Sanierung der Brücken, die dem Bund gehören, schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass der Kanal auch in Zukunft eine wichtige Verkehrsverbindung bleibt – etwa für Schwertransporte oder große Bauteile wie Windräder. Damit das gelingt, haben wir ein klares Sanierungsprogramm aufgestellt, das wir

Schritt für Schritt umsetzen. Unser Ziel: den Kanal fit für die nächsten Jahrzehnte zu machen.“

Die sieben Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals sind für Fahrzeuge bis 80 m Länge und 9,50 m Breite ausgelegt; die Abladentiefe beträgt 2,00 m. Mit 110 m Länge und einer nutzbaren

Breite von 11,45 m kann die Schleuse Lauenburg auch von größeren Schiffen genutzt werden. 2004 wurde sie durch eine neue größere Schleuse ersetzt. Der im Herbst 2024 eingetretene Schadensfall an der Donnerschleuse war schwerwiegend. Mittlerweile konnte sie aber wieder freigegeben werden. ■

Binnenschifffahrt

DAS MAGAZIN FÜR TECHNIK UND LOGISTIK

**Schifffahrt | Schiffstechnik | Seehäfen
Logistik | Recht | Verkehrspolitik**



**Monatliches
Magazin**



**Wöchentlicher
Newsletter**



**Täglich
aktuelle News**

www.binnenschifffahrt-online.de

3 MONATE KOSTENLOS TESTEN

Testen Sie 3 Monate lang alle Vorteile des Binnenschifffahrt Abos:

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

Das Abo endet automatisch nach Ablauf der drei Monate!



**Jetzt scannen
und kostenlos
testen!**

NIEDRIGWASSER LEGT BINNENHAFEN AKEN LAHM

Das anhaltende Niedrigwasser der Elbe setzt dem Hafenbetrieb in Aken im Landkreis Anhalt-Bitterfeld schwer zu. Seit sechs Wochen können keine schweren Güterschiffe mehr an- oder ablegen, wie die Geschäftsführung bestätigt. Erste Kunden haben bereits ihre Aufträge storniert. Dringend benötigte Schwergut-Teile

sollen nun per Sondertransport über die Straße zum Mittellandkanal gebracht werden.

Zwar brachten Regenschauer am vergangenen Wochenende kurzfristig Entlastung, doch der Pegel der Elbe liegt weiterhin rund einen halben Meter unter der für die Schifffahrt erforderlichen Tiefe.



Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sieht die Lage kritisch. „Die Elbe als Wasserstraße hat ausgedient“, erklärt der sächsische Landesvorsitzende Felix Ekardt gegenüber dem MDR. Mit der Erd Erwärmung nähmen Niedrigwasserperioden spürbar zu, die eingetieft Elbe beschleunige die Wasserableitung und verschärfe die Trockenheit in der Region. Investitionen in Höhe von 430 Mio. € zwischen den Jahren 2013 und 2022 hätten keine nachhaltige Verbesserung gebracht.

Tabelle zu Deutschen Binnenflotte aus der Broschüre Daten & Fakten 2023/2024 des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e. V.

Elbe: Fahrrinne an 120 Tagen nicht tief genug

Nach Angaben des BUND wurde seit Ende Februar an mehr als 120 Tagen im Jahr die für die Binnenschifffahrt notwendige Fahr rinntiefe von 1,40 m zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und Magdeburg unterschritten. Dies erschwere eine zuverlässige Transportplanung und habe bereits zu einem Rückgang bei Umschlagmengen und Frachtraten geführt.

„Es fehlen also nicht nur Wasser, sondern auch die Güterschiffe“, so Ekardt weiter. Weitere bauliche Maßnahmen ohne ausreichenden Wasserstand seien nicht zielführend und würden sensible Ökosysteme wie Auenwälder zusätzlich gefährden.

Schiffsgattung	Anzahl		Tragfähigkeit in t.	
	2023	2022	2023	2022
Motorgüterschiffe für trockene Ladung	680	712	992.320	1.013.074
Tankmotorschiffe	412	407	799.246	784.992
Schubleichter für trockene Ladung	647	662	609.777	617.473
Tankschubleichter	31	31	26.707	25.965
Schleppkähne für trockene Ladung	28	31	16.037	16.347
Tankschleppkähne	5	5	1.013	1.013
Zusammen	1.803	1.848	2.445.100	2.458.864

Quelle: GDWS, eigene Berechnungen

KAPPIS-NAUTIC

Produkte für Yachten und Schiffe

Herzlichen Glückwunsch zum 140-jährigen Jubiläum
- ein beeindruckendes Zeichen für **Beständigkeit, Kompetenz und Vertrauen.**

KAPPIS-NAUTIC
Roland Kappis
Westendstr. 52
77933 Lahr / Kippenheimweiler

Telefon: +49(0)7825-870587
Telefax: +49(0)7825-870589

mail@kappis-nautic.de

OSTSEESTAAL

Best in 3D

140 Jahre - Ein Leuchtturm der Schiffbauindustrie

Die Ostseestaal GmbH & Co. KG gratuliert der Hitzler Werft GmbH herzlich zum 140-jährigen Bestehen! Mit unternehmerischer Weitsicht, technischer Exzellenz und maritimer Leidenschaft hat die Hitzler Werft über Generationen hinweg Maßstäbe gesetzt.

Wir zollen diesem beeindruckenden Jubiläum größten Respekt und danken für die über viele Jahre gewachsene, vertrauensvolle Zusammenarbeit. Möge Ihr Kurs auch in Zukunft stets durch Innovation, Qualität und Erfolg bestimmt sein.

Ostseestaal GmbH & Co. KG
Starke Lösungen. Starke Verbindungen.
www.ostseestaal.com

Forschungsschiff CORIOLIS

DAS SCHWIMMENDE SUPERLABOR

Das auf der Lauenburger Hitzler Werft gebaute Forschungsschiff CORIOLIS wird vielseitig einsetzbar sein. Durch die kompakte Größe und den niedrigen Tiefgang kann es Flüsse, Flachwasserbereiche wie das Wattenmeer aber auch tiefere Gewässer der Nord- und Ostsee problemlos befahren. Das Schiff kombiniert die Expertise des Helmholtz-Zentrums Hereon im Bereich der Küsten-, Membran- und Wasserstoffforschung mit moderner Schiffstechnik. Auf diesen Gebieten ist so auch an Bord eine vielfältige und interdisziplinäre Forschung möglich.

An Bord befindet sich ebenfalls ein Labor für die Brennstoffzellen und den eingebauten, am Hereon entwickelten Metallhydridtank (Metallhydrid ist dabei Träger des Wasserstoffs). Das Labor befindet sich im Bugbereich, um die Möglichkeiten der wasserstoffbasierten Energieversorgungssysteme zu erproben.

Küstenforschung

Mit der Kombination aus Nass- und E-Labor können Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler auf der CORIOLIS Wasser- und Sedimentproben entnehmen und diese direkt an Bord auf Inhalts- und mögliche Schadstoffe analysieren. Darüber hinaus setzt das Nasslabor Sonden ein, mit denen umfassende physikalische Messungen vorgenommen werden. Die gewonnenen Messdaten werden im E-Labor analysiert. Von Bord der CORIOLIS ist es auch möglich, Bojen auszulegen und bodengebundene Messsysteme wie Unterwasserknoten und Lander auszubringen.

Zur Ausstattung des Nasslabors zählt ein Hydrographenschacht, durch den wissenschaftliche Geräte direkt aus dem Inneren des Schiffs bis in die Kiellinie ausgebracht werden können. Zudem ist das Labor mit Hydroakustischen Systemen zur Strömungsmessung (Echolot und ADCP) sowie einem Reinst-Meerwassersystem zur Spurenanalytik ausgestattet. Die eingebaute FerryBox misst kontinuierlich physikalische, chemische und biologische Parameter, wie Sauerstoffkonzentration, Salzgehalt, Temperatur oder pH-Wert – während der Fahrt und am Liegeplatz.

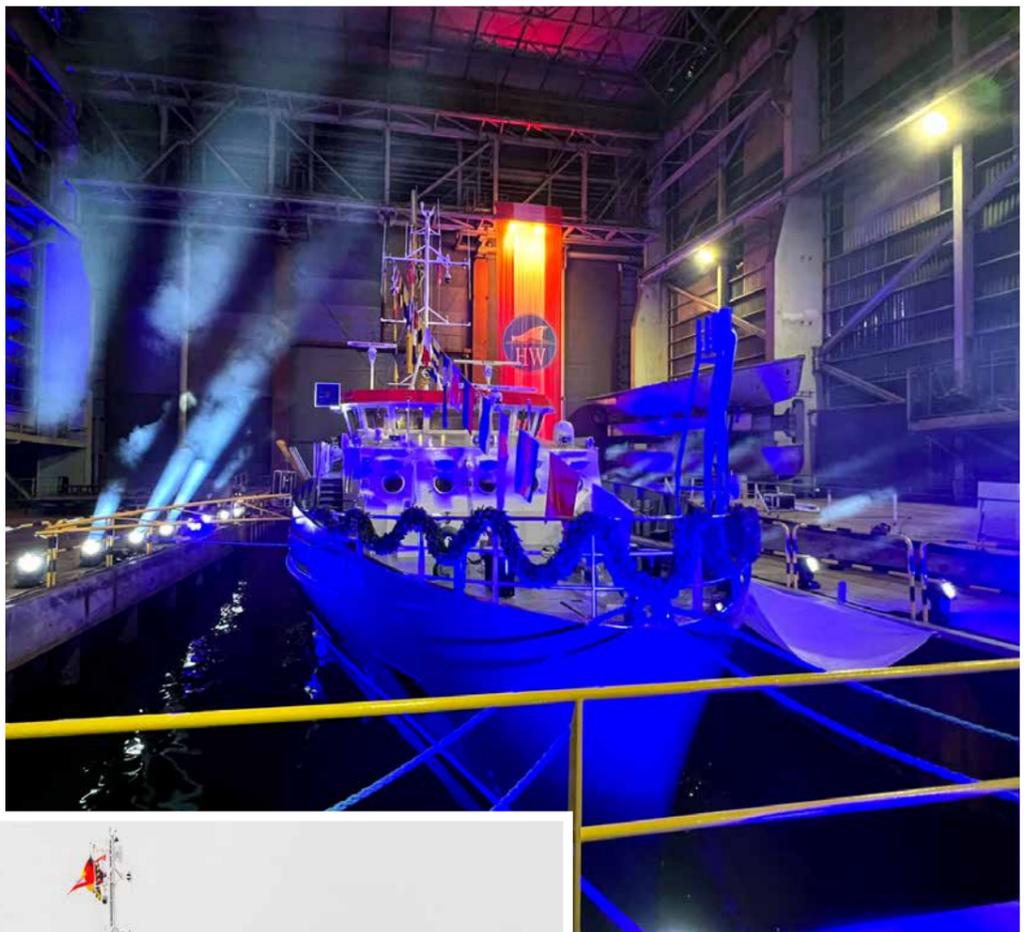
Der Antrieb

Die CORIOLIS hat einen diesel-elektrischen und batterie- beziehungsweise wasserstoff-elektrischen Antrieb. Dazu gibt es Fahrmotoren, die den Strom wahlweise aus Generatoren, der Batterie oder Batterie und Brennstoffzelle beziehen können.

Der wasserstoffelektrische Antrieb

An Bord der CORIOLIS wird anstelle eines herkömmlichen Druck- oder Flüssigwasserstoffspeichers ein Tanksystem verbaut, das Metallhydride (MH) zur Speicherung des Wasserstoffs benutzt. Derartige Speicher werden seit den 70er Jahren untersucht. Sie sind bereits heute großtechnisch unter anderem in den U-Booten der U212- und U214-Klasse zur Versorgung ihrer PEM-Brennstoffzellen im Einsatz.

Ihr Einsatz für die Speicherung hat mehrere Vorteile. Mit ihnen ist eine höhere volumetrische Speicherdichte als mit 700 bar Hochdrucktanks bei einem Beladedruck von unter 100 bar erreichbar. Es fasst zudem über 50 g H₂/l Tankvolu-



Endlich Wasser unterm Kiel (© Hereon)

men auf Systemebene gegenüber ca. 35 g H₂/l – und ähnlich viel wie bei flüssigem Wasserstoff (ca. 60 g H₂/l), die aber Umgebungstemperaturen von -253 °C benötigen. Außerdem wird durch die chemische Bindung des Energieträgers im Havariefall (Abriss des Verschlussventils, Bersten eines Druckbehälters des MH-Tanks) eine schlagartige Freisetzung der gesamten im Tank befindlichen Menge Wasserstoff verhindert (mit Ausnahme einer unvermeidbaren Restmenge von ca. 5 – 10 %).

An Bord der CORIOLIS soll demonstriert werden, dass ein modular gebautes MH-Tanksystem in der Lage ist, eine 100 kW – Brenn-

stoffzelle bedarfsgerecht mit Wasserstoff zu versorgen. Dabei ist eine hohe Energieeffizienz auch durch die Nutzung der Abwärme erreichbar. Das gesamte System kann sicher an Bord eines Schiffes auf Binnen- und Seegewässern betrieben werden und emissionsfreie Fahrzustände über mehrere Stunden realisieren. Weiterhin soll das Brennstoffzellen-Tanksystem genutzt werden, um einen digitalen Zwilling, also ein computerbasiertes Simulationsmodell, für das System mit Messdaten aus dem Realbetrieb aufzubauen und zu verbessern.

Der diesel-elektrische Antrieb

Zur Unterstützung des wasserstoff-elektrischen Antriebs - vor allem auf längeren Strecken - verfügt die CORIOLIS über einen diesel-elektrischen Antrieb. Dieser kann herkömmlich vom Dieselgenerator an Bord betrieben oder elektrisch durch den gespeicherten Wasserstoff an Bord versorgt werden.

Die Reinigung der Abgasluft: Emissionsminimierung durch Membrantechnologie

Ein 45-kW-Dieselmotor (Hafendiesel) an Bord der CORIOLIS als unvermeidbare Lösung im Hafenbereich – wenn kein Landanschluss verfügbar ist – stößt, wie jeder Dieselmotor, unter anderem schädliche Stickoxide aus. Das

18. November 2025: Geschmückt und illuminiert wartet die CORIOLIS auf die Taufe. (© Benjamin Felgner)

aber ist gerade im Hafen unerwünscht. Daher arbeiten Forschende des Hereon-Instituts für Membranforschung an einem Modul, mit dem der Ausstoß dieser Schadstoffe minimieren werden soll. Dabei konzentrieren sie sich nicht auf die Schadstoffe im Abgas, sondern auf die Verbrennungsluft im Motor.

Die Idee ist, an ihm ein Membranmodul anzubringen, das den Sauerstoff aus der Verbrennungsluft reduziert. Das führt dazu, dass auch die Temperatur der Verbrennungsluft sinkt. Das wiederum vermindert den Anteil der produzierten Stickoxide. Der Stickstoffausstoß kann so um 80 % reduziert werden.

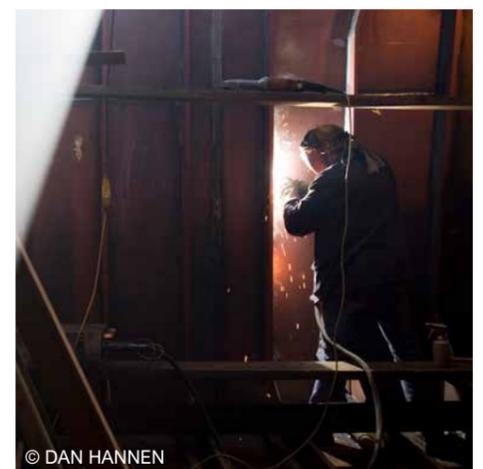
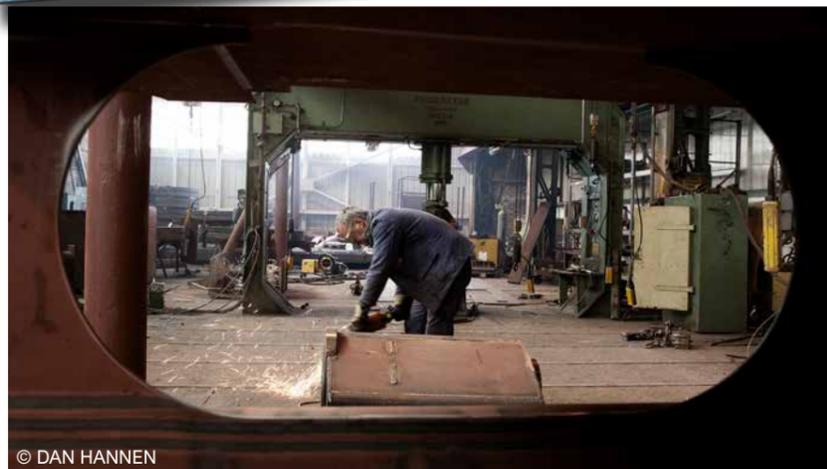
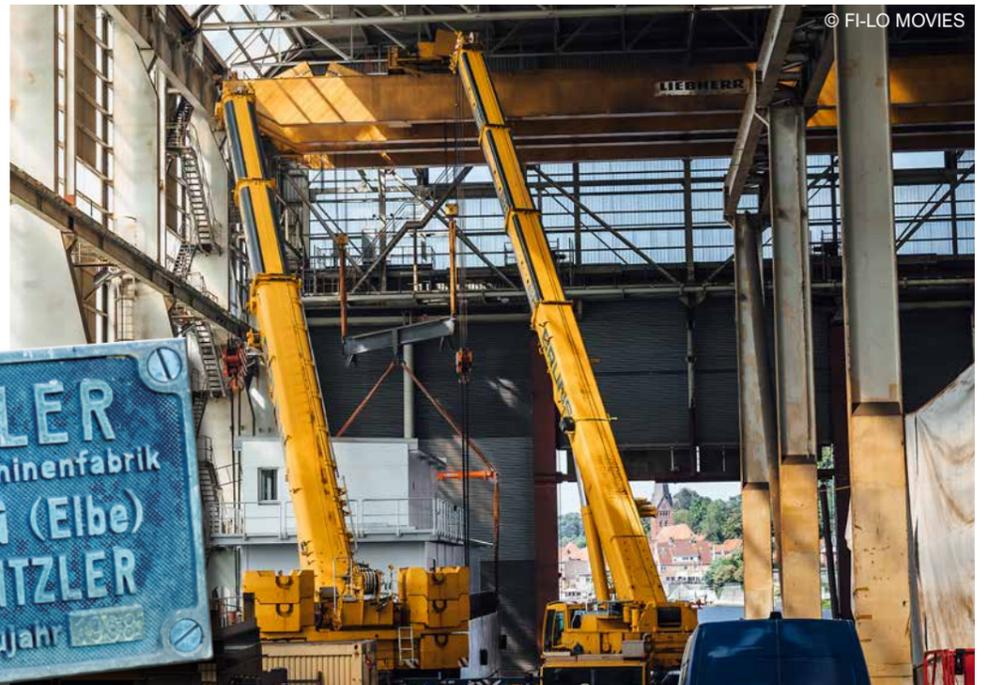
Für die Hitzler Werft war der Auftrag zum Bau der CORIOLIS, vor allem nach dem Eigentümerwechsel 2021, ein Ritterschlag. Das bestätigen auch Marek und Kai Klimenko. „Unser Neubau ist der Beleg dafür, dass Spezialschiffbau in Deutschland möglich ist“, sagt Kai Klimenko. Der 29 Meter lange Neubau kostet in der Gesamtsumme rund 18 Millionen Euro.

Auch Seniorchef Marek Klimenko ist überzeugt vom Projekt: Es sei ein „Spezialschiff unter den Spezialschiffen“, beschreibt er den Neubau, in dem 250.000 Stunden Arbeit, tonnenweise Stahl, 30 Kilometer Kabel und 6000 Liter Farbe stecken.

„Technisch und integrativ zählt dieses Schiff zu den Schwergewichten“, betonte der Werftchef bei der Taufe. Sein Sohn Kai Klimenko beschrieb: „Einschließlich der Projektphase hat der Bau knapp drei Jahre gedauert. Rund 500 Menschen haben direkt an diesem Schiff mitgearbeitet.“ Darunter auch sein Vater: Er sei ein genialer Schiffbauingenieur und habe sein Herzblut in dieses Projekt gesteckt. Auch die Hereon-Forschenden wurden von Anfang an in die Planungen einbezogen.

TECHNISCHE DETAILS DER CORIOLIS

Länge/Breite/Tiefgang	29,90 m / 8,00 m / 1,85 m
Besatzung/ Wissenschaftler	2 (+1) / 12
Laborfläche/ Fläche Arbeitsdeck	47 m ² / 70 m ²
Einsatzbereich	Küstenfahrt International 100 sm
Geschwindigkeit	max. 12 kn
Maschinenleistung	750 kW
Einsatztage/Jahr	ca. 225
Brennstoffzelle	100 kW
Metallhydridtank/Wasserstoffspeicherung	5 t (30 kg)
Klassifikation	Bureau Veritas



**„WIR GRATULIEREN ZU 140 JAHREN,
LIEBE HITZLER WERFT!**

**IHR VEREINT TRADITION UND
INNOVATION – EIN STARKER KURS
FÜR DIE SCHIFFFAHRT VON MORGEN.“**

RAMONA ZETTELMAIER
MARINE CHIEF EXECUTIVE,
CENTRAL EUROPE
MARINE & OFFSHORE

**BUREAU
VERITAS**

Kontakt

Neue Elbfähre AMT NEUHAUS – BLECKEDE

MEILENSTEIN FÜR KLIMAFREUNDLICHE ELBQUERUNG



Am 3. April 2025 war zur feierlichen Kiellegung auf die Hitzler Werft in Lauenburg eingeladen. Damit begann offiziell die Bauphase für den Neubau mit der Nummer S.839, die neue Elbfähre AMT NEUHAUS – BLECKEDE. Zu Anfang 2026 soll die Fähre fertig sein und dann die über 80 Jahre alte Fähre AMT NEUHAUS ersetzen. Die Hitzler Werft hatte sich Anfang 2024 im europaweiten Ausschreibungsverfahren durchgesetzt.

Dass der Auftrag in der Region bleibt, finden beide Seiten gut: „Mit der Hitzler Werft haben wir einen starken und bestens qualifizierten Partner gewinnen können“, ist man sich bei „MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg“, dem

Auftraggeber sicher. „Die Werft bringt nicht nur das Know-how für unsere neue Fähre mit, unser Auftrag stärkt auch die Wirtschaft in der Region und sichert Arbeitsplätze.“

Das, was bis Ende dieses Jahres auf der Werft für den Betrag von rund 6,8 Millionen Euro entsteht, kann sich sehen lassen. Denn die neue Fähre, die von der kreis-eigenen MOIN

GmbH betrieben wird, überzeugt sowohl durch moderne Technik als auch eine größere Kapazität. Mit 45 Metern Länge, 11,45 Metern Breite kann sie bis zu 18 Autos oder auch Busse und Lkw mit maximal insgesamt 105 t

Gewicht aufnehmen. Mit dem relativ geringen Tiefgang von nur 60 cm bei 40 Tonnen Zuladung wird sie sogar bei niedrigen Wasserständen unterwegs sein.

Dafür, dass sie nicht nur zuverlässig und witterungsunabhängig, sondern auch und

„Was wir heute auf Kiel legen, ist nicht nur ein Schiff, sondern ein Stück Zukunft.“

Kai Klimenko

hat einen batterie-elektrischen Antrieb mit Biomethan, das gibt es so noch nicht“, erklärt Nikolas Wenzel von der Betreibergesellschaft. Für diesen klimafreundlichen Antrieb erhält die MOIN knapp 670.000 Euro an Fördermittel vom Bund.

Das technische Herzstück, der innovative gas-elektrische Antrieb mit Biomethan, ist laut Werft ein Novum in dieser Form, weltweit: „Was wir heute auf Kiel legen, ist nicht nur ein Schiff, sondern ein Stück Zukunft“, betonte Kai Klimenko, Geschäftsführer der Hitzler Werft, bei dem feierlichen Anlass. Und komplex sei das Projekt ebenfalls: Allein die erste Rumpfsktion mit fast 50 t Gewicht umfasse 2.567 Bauteile, erwähnte Klimenko. Inzwischen wurden weitere Sektionen zusammengefügt, der Pumpjet-Antrieb und der 410 PS starke Gasmotor warten auf den Ein-

So soll die neue Fähre aussehen, wenn sie zum Jahreswechsel übergeben wird. (© Hitzler Werft, Lauenburg)

bau. In der zweiten Jahreshälfte soll es den Stapelhub geben, dann kommen die Ausrüstung und die Inbetriebnahme.

Wie motiviert die Hitzler-Leute an die Arbeit gehen, zeigte Seniorchef Marek Klimenko auf: „Wir sind hochmotiviert, beim Bau dieser Fähre erstklassige Arbeit abzuliefern“, betont der Seniorchef. „Etwa ein Drittel unserer Mitarbeiter kommt aus dem Landkreis Lüneburg. Sie sind sehr stolz, an diesem innovativen und klimafreundlichen Projekt mitwirken zu dürfen.“

Die Hitzler Werft hat nicht nur Erfahrung mit innovativen Antrieben, sondern auch bereits mehrfach die Inspektion der AMT NEUHAUS durchgeführt und kennt daher die Herausforderungen auf dem Flussabschnitt zwischen Bleckede und Neu Bleckede gut. Die Fähre wird extra für den Streckenabschnitt gebaut, auf dem sie später unterwegs sein werden. Die Elbe ist bei Bleckede mit ihrer Strömung, Sandbänken und bei starkem Wind herausfordernd für den Fährverkehr. Genau dort wird die neue Elbfähre dann für die Strecke zwischen Bleckede und Neu Bleckede eingesetzt und dort rund eine halbe Million Passagiere im Jahr befördern. ■

TECHNISCHE DATEN DER AMT NEUHAUS - BLECKEDE

Länge/Breite/Tiefgang:	45,00 m / 11,45 m / 0,60 m bei 40 t Zuladung
Besatzung:	1 Schiffsführer, 1 Decksmann
Einsatzbereich:	Mittelelbe bei Bleckede-Neu-Bleckede
Geschwindigkeit:	max. 12 km/h
Maschinenleistung:	1 x Scania OC13-101 mit 302 kW Leistung
Batterieleistung:	200 kWh
Antrieb:	2 x Schottel PumpJet SPJ57RDZ 2 x E-Motor mit 175 kW Leistung
Klassifikation:	ZSUK

John Maynard

Lied von Theodor Fontane

John Maynard!

„Wer ist John Maynard?“

„John Maynard war unser Steuermann,
Aus hielt er, bis er das Ufer gewann,
Er hat uns gerettet, er trägt die Kron',
Er starb für uns, unsre Liebe sein Lohn.
John Maynard.“

Die „Schwalbe“ fliegt über den Eriesee,
Gischt schäumt um den Bug wie Flocken von Schnee;
Von Detroit fliegt sie nach Buffalo -
Die Herzen aber sind frei und froh,
Und die Passagiere mit Kindern und Fraun
Im Dämmerlicht schon das Ufer schau'n,
Und plaudernd an John Maynard heran
Tritt alles: „Wie weit noch, Steuermann?“
Der schaut nach vorn und schaut in die Rund':
„Noch dreißig Minuten ... Halbe Stund'.“

Alle Herzen sind froh, alle Herzen sind frei -
Da klingt's aus dem Schiffsraum her wie Schrei,
„Feuer!“ war es, was da klang,
Ein Qualm aus Kajüt' und Luke drang,
Ein Qualm, dann Flammen lichterloh,
Und noch zwanzig Minuten bis Buffalo. -

Und die Passagiere, buntgemengt,
Am Bugspriet stehn sie zusammengedrängt,
Am Bugspriet vorn ist noch Luft und Licht,
Am Steuer aber lagert sich's dicht,
Und ein Jammern wird laut: „Wo sind wir? wo?“
Und noch fünfzehn Minuten bis Buffalo. -

Der Zugwind wächst, doch die Qualmwolke steht,
Der Kapitän nach dem Steuer späht,
Er sieht nicht mehr seinen Steuermann,
Aber durchs Sprachrohr fragt er an:
„Noch da, John Maynard?“
„Ja, Herr. Ich bin.“
„Auf den Strand! In die Brandung!“
„Ich halte drauf hin.“
Und das Schiffsvolk jubelt: „Halt aus! Hallo!“
Und noch zehn Minuten bis Buffalo. -

„Noch da, John Maynard?“ Und Antwort schallt's
Mit ersterbender Stimme: „Ja, Herr, ich halt's!“
Und in die Brandung, was Klippe, was Stein,
Jagt er die „Schwalbe“ mitten hinein.
Soll Rettung kommen, so kommt sie nur so.
Rettung: der Strand von Buffalo!

Das Schiff geborsten. Das Feuer verschwelt.
Gerettet alle. Nur einer fehlt!

Alle Glocken gehn; ihre Töne schwell'n
Himmelan aus Kirchen und Kapell'n,
Ein Klingen und Läuten, sonst schweigt die Stadt,
Ein Dienst nur, den sie heute hat:
Zehntausend folgen oder mehr,
Und kein Aug' im Zuge, das tränenleer.

Sie lassen den Sarg in Blumen hinab,
Mit Blumen schließen sie das Grab,
Und mit goldner Schrift in den Marmorstein
Schreibt die Stadt ihren Dankspruch ein:

„Hier ruht John Maynard! In Qualm und Brand
Hielt er das Steuer fest in der Hand,
Er hat uns gerettet, er trägt die Kron',
Er starb für uns, unsre Liebe sein Lohn.
John Maynard.“



Die CORIOLIS wird von einer Scania Diesel
SCANIA Stufe V variable-speed-Power-Unit angetrieben

140 Jahre Hitzler Werft – wir gratulieren herzlich!

Als Antriebskraft für Ihre Projekte sagen wir
Danke für das Vertrauen,
die Zusammenarbeit und gemeinsame Erfolge.
Auf viele weitere spannende Projekte!
Ihr Scania Diesel-Team

Ob Neubauprojekte oder die Nachrüstung
bestehender Anlagen – wir beraten Sie gerne!

Motoren
EU Stufe V
Leistungsbereich:
155 - 1.500 kW

Motorregel- und
Überwachungssysteme
von ComAp & GAC

Hybridsysteme für die
Binnen- und
Seeschifffahrt

Bordstromgeneratoren
Leistungsbereich:
10 - 2.350 kVA

Kontaktieren Sie uns direkt per E-Mail an
motoren@scandiesel.de oder telefonisch unter +49 421 67532-0



Ihr Partner für Motoren und Komponenten



Eingebettet zwischen Partnern

SCHIFFBAU AN DER ELBE

Entlang von Ober- und Unterelbe, von Hamburg bis Bleckede, gab es einst eine vielfältige Werftenlandschaft.

Nur wenige Werften haben die Anforderungen bis in die heutige Zeit erfüllen können. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit geben wir hier eine Übersicht über einige Werften an der Elbe zwischen Bleckede und Hamburg, die in unterschiedlichen Zeiten aktiv waren.

Hamburger Werften

Blohm+Voss (Steinwerder)

- 1877 gegründet, wuchs zu einer der weltweit bedeutendsten Werften mit bis zu 56 ha Fläche und drei Kilometern Werft-Front.
- Während der Weltkriege: U-Boote, Schlachtschiffe wie BISMARCK und die WILHELM GUSTLOFF; Einsatz von Zwangsarbeitern.
- 1942: Fertigstellung des Trockendocks „Elbe 17“ (351 m lang, 59 m breit), einst das Größte Deutschlands. In den 1950er Jahren fast gesprengt, heute genutzt für Reparatur von Riesenlindern wie QUEEN MARY 2.
- In der Nachkriegszeit wandelte sich der Fokus von Kriegsschiffen auf Massengutfrachter, Containerschiffe und Yachtbau, heutzutage vor allen Dingen Reparatur von Yachten.

Deutsche Werft (Finkenwerder)

- 1918 auf Initiative von Albert Ballin gegründet
- Bau von Handels- und Spezialschiffen, wie beispielsweise der CAP SAN DIEGO
- Im Kieg vor allem im U-Boot-Bau tätig
- 1968 mit HDW fusioniert

Sietas Werft (Neuenfelde)

- Gründung 1635, war bis zur Insolvenz die älteste noch bestehende deutsche Werft
- bis zum Zweiten Weltkrieg vor allem im Ewer-, Fischerboots- und Kümo-Bau tätig

- nach 1945 rapides Wachstum durch Serienbau von Kümos und Containerschiffen
 - durch Schiffahrtskrise 2008 in Schieflage geraten und ab 2011 erstmals nicht in Familienhand geführt gewesen
 - danach bis zur Insolvenz 2021 im Spezialschiffbau tätig gewesen (Heavy-Lift-Carrier, Baggerschiffe, Fähren, Eisbrecher)
- ### Reiherstieg-Werft (Wilhelmsburg)
- Gegründet 1706, einst eine der ältesten Hamburger Werften.
 - Von 1749–1927 entstanden verschiedene Schiffstypen: Walfänger, Frachtdampfer, Eisbrecher, Passagierdampfer ST. GEORG etc.
 - 1968 in HDW integriert, 1983 eingestellt

Behrens-Werft (Finkenwerder)

- Gegründet 1863, spezialisiert sich auf Neubau und Reparatur (z. B. Fischerboote, Barkassen).
- Bis 1914 über 100 Schiffe gebaut; aktuell Reparaturen für Hamburger Hafenbetriebe

SSB Spezialschiffbau Oortkaten (Ochsenwerder)

- 2000 aus Heinrich-Grube-Werft entstanden, spezialisierte sich auf Fähren der HADAG.
- Insolvenz 2013; Vorgänger baute bis 3000 t Binnenschiffe

Elbe-Werften

Hitzler Werft (Lauenburg)

- 140 Jahre aktiv, weit über 800 Neubauten. Geliefert wurden Schlepper, Eisbrecher, Fähren. Heute innovativ mit Spezialschiffneubauten wie dem Forschungsschiff CORIOLIS und der Biomethan-Fähre, u. a. für AMT NEUHAUS zwischen Bleckede–Neu-Bleckede
- heute in der Hand der Familie Marek und Kai Klimenko

Schiffswerft Ernst Menzer (Bergedorf/Geesthacht)

- 1889 gegründet; ab den 1930er Jahren Bau von Motorschleppern, Binnenschiffen und Küstenmotorschiffen, u. a. 7000-t Containerschiff
- Schließung 1999, langjährige Tradition in der Hamburger Werftlandschaft

Bootswerft Hamburg-Cranz, August Eckhoff (Hoopte) u. v. a. zählen zu den rund 300 kleinen Elbwerften

Besondere Schiffe und Schiffstypen an der Elbe

- **Trockendock Elbe 17**, Hamburg–Steinwerder: Bauplatz für Ozean- und Kriegsschiffe, heute Zentrum für Großreparaturen
- **Museumsschiffe in Hamburg:** u. a. die Viermaster PEKING, der Dampfer ST. GEORG, Staatsdampfer SCHAARHÖRN – Zeugnisse des traditionellen Schiffbaus.
- **Eisbrecherflotte Geesthacht:** seit 1949 bis heute für Eisgang auf der Elbe im Einsatz
- **Binnenfrachtschiffe & Ewer (MINNA, FRIEDA, JOHANNA, WILHELMINE**

VON STADE): typische Arbeitsschiffe der Elbregion, einige museal erhalten

- **AMT NEUHAUS Fährschiff:** Doppelendfähre (32 m, Motorisiert seit ca. 1950), 2024 Auftrag für Ersatz mit Biomethantrieb
- **Historischer Raddampfer KAISER WILHELM**, Baujahr 1900, einer der wenigen verbleibenden Raddampfer Deutschlands, welche noch unter Kohle fahren, ehrenamtlich betrieben und einziges schwimmendes Denkmal Schleswig-Holsteins

Historischer Überblick

- **19. Jahrhundert:** Explosion kleiner Werften entlang der Ober- und Unterelbe (> 300 Betriebe um 1900).
- **Nachkriegszeit:** Kriegsschäden, Reparaturbeschränkungen, Werkzeugdemontage; aber ab 1950 (Blohm & Voss ab 1953) starker Neubeginn, Einstellen von Werftarbeitern auch aus Bleckede und Cuxhaven
- **1960er–70er:** Hamburg weltweit führend im Schiffbau mit ca. 30 000 Beschäftigten an großen Werften und weiteren 10 000 auf auch mittelgroßen und kleinen Werften
- **Seit 1980–90er:** Abbau der Großwerften, Verlagerung ins Ausland, Konzentration auf Reparatur, Spezialschiffe, Museumschiffe sowie weiterhin innovativ im Nahbereich.

FAZIT:

Die Elbe zwischen Hamburg und Bleckede war ein Magnet für den Schiffbau – von den legendären Großwerften Blohm+Voss und Reiherstieg bis zu traditionsreichen Betrieben wie Behrens, Hitzler oder Menzer. Geprägt durch Krieg, Wirtschaftswunder und Globalisierung entwickelte sich die Region zu einem Zentrum für Neubauten, Reparaturen und Erhaltungsarbeit. Historische und museale Schiffe, nachhaltige Spezialprojekte sowie zahlreiche kleinere Werften zeigen die Vielfalt, die bis heute erhalten ist.

DIE HITZLER WERFT IM WANDEL DER ZEIT

Schon seit 1861 betrieben die Gebrüder Burmester aus Lauenburg einen Raddampferverkehr nach Hamburg. Eine Reparaturmöglichkeit vor Ort fehlte jedoch. Deshalb halfen sie Johann Georg Hitzler, eine kleine Werkstatt am Elbufer aufzubauen und stellten die Finanzierung.

Hitzler, er war aus Schwaben an die Elbe gekommen, erkannte früh die Bedeutung moderner Technik. Er installierte einen 6-PS-Ottomotor. Dieser trieb über eine Transmission zwei Drehbänke, einen Hobler, einen Schleifstein und ein Schmiedegebläse an. Bereits 1886 entstand der erste Neubau: der 300-Tonnen-Schleppkahn JOHANNA.

Zwischen den Weltkriegen baute die Werft vor allem Binnengüterschiffe. Auch Tanker, Schlepper und Spezialfahrzeuge gehörten zum Programm – für deutsche und internationale Kunden.

In der Wirtschaftskrise 1929/30 baute die Werft das 660-Tonnen-Binnengütermotorschiff J.G.HITZLER. Es war mit einem selbst entwickelten 150-PS-Motor ausgestattet. Die Motorenproduktion wurde später eingestellt. Doch das patentierte Hitzler-Ruder blieb erfolgreich. Es wurde über 3000 Mal hergestellt und eingebaut.

1861

1885

1886

1914

1918–39

1926

1929/30

1947

Die Hitzler Werft liegt in Lauenburg an der Elbe, an der Abzweigung des Elbe-Lübeck-Kanales zur Elbe, rund 50 km südöstlich von Hamburg. Sie ist eine der wenigen deutschen Werften, die von Anfang an auf Stahlschiffbau setzten. Gegründet wurde die Werft im Jahr 1885.

Die Werft entwickelte sich schnell. Sie verfügte über Slipanlagen und Hellinggen. 1914 kam eine Kraftzentrale hinzu, die auch Nachbarbetriebe und Privathäuser versorgte. Die Stadt Lauenburg bekam erst 1920 eine eigene Stromversorgung.

Franz Hitzler wird alleiniger Inhaber der Werft. Adolf Lüchau entwickelt das Hitzler-Ruder.

1947 nahm der Schiffbau wieder Fahrt auf. Es entstanden Hafenbarkassen, ein Bunkerboot und ein Eisbrecher.

140 JAHRE ERFOLG –
AUF EINE WEITERHIN
GUTE ZUSAMMENARBEIT!

wiega.com/Marine

TISCHLEREI und ALUBAU
SCHIFFSAUSBAUTEN

*Wir gratulieren herzlich zum
140-jährigen Jubiläum der Hitzler Werft –
mit Stolz blicken wir auf gemeinsame Projekte und eine starke
Partnerschaft zurück.*

Industriestraße 10
D-49733 Haren/Ems
Tel. +49(0)5932 - 99 77-0
Fax +49(0)5932 - 99 77-20
info@wessels.com
www.wessels.com

seit 1914
made in germany

12

Vater-Sohn- oder Bruder-Bruder-Gespanne arbeiten auf der Hitzler Werft. Damit sind 20 % der Mitarbeiter miteinander verwandt – ein echtes Familienunternehmen eben ...

128

Schiffe waren 2024 zur Reparatur auf der Hitzler Werft. Von wenigen Stunden Aufenthalt bis zu mehreren Wochen als Großinstandsetzung war alles dabei.

Die durchschnittliche Verweildauer auf der Hitzler Werft in Tagen, lag bei

11,6

Ø 47

Jahre alt sind die deutschen Frachtschiffe. Rein auf Güterschiffe betrachtet sieht die Situation nüchterner aus: nur 65,3 Jahre.

In den 1950er Jahren prägten Binnentanker und Motorgüterschiffe das Tagesgeschäft. Manchmal wurden auch Seeschiffe gebaut. Der Rückgang im Binnenschiffbau führte Ende der 1950er Jahre zu einem neuen Fokus: kleinere Seeschiffe, Küstenmotorschiffe, Tanker und leistungsstarke Schlepper.

Ab Mitte der 1960er Jahre produzierte die Werft Küstentanker, Spezialschiffe und ab 1966 Bohrinselversorger. Von Letzteren wurden 82 Einheiten in unterschiedlichen Ausführungen geliefert.

Ablieferung des Hafen- und Küstenschleppers AXEL. Beginn einer Schlepperneubauära auf der Hitzler Werft, unter anderem mit Schleppern für Bugsier, Augustea und URAG.

2021 wechselten die Eigentümer. Seit März sind Marek Klimenko und sein Sohn Kai Klimenko Geschäftsführer und Inhaber. Marek Klimenko stammt aus Polen. Er begann dort seine Ausbildung im Schiffbau. Seit 1990 arbeitet er bei Hitzler – zunächst im Modellbau, dann als Konstrukteur, Projektleiter und zuletzt als Leiter der Konstruktionsabteilung.

2021 beschäftigte das Unternehmen rund 50 Mitarbeitende.

1950

1953

1960

1985

1990

2001

2021

2025

Am 27. Juni 1953 wird das Richtfest für die neue Schiffbauhalle auf der Südwerft gefeiert. Der Grundstein für die zukünftige Neubaufertigung in Serie.

Seit 1985 entstehen alle Neubauten witterungsunabhängig in einer großen Schiffbauhalle.

Seit 2001 führen die Arminius Werke und Franz Hitzler die Werft gemeinsam. Die Arminiuswerke GmbH war über ihre Gesellschafter mit der Cassens-Werft in Emden verbunden. Dadurch entstand ein Werftenverbund, der für Schiffe bis 12.000 tdw Lösungen bietet.

In den frühen Jahren des neuen Jahrtausends entstehen neben einigen Binnentankern vor allem Behördenschiffe wie flussgehende Eisbrecher auf der Werft. Auch die Zahl der Großbauten nimmt beträchtlich zu.

Die neuen Eigentümer führen die Schiffbautradition in Lauenburg fort. In den wenigen Jahren, seit die Familie Klimenko die Werft führt, konnten bereits bedeutsame innovative Schiffbauprojekte eingeworben und abgeschlossen werden. Große Aufmerksamkeit erlangte in Fachkreisen das Forschungsschiff CORIOLIS. Es wurde im Auftrag des Helmholtz-Zentrum Hereon gebaut und 2025 abgeliefert. Eine moderne Bunkerstation für die Firmengruppe Hoyer ist das jüngste abgeschlossene Projekt. Auch das Reparaturgeschäft wird erfolgreich weitergeführt. Die bisherigen Auftraggeber sind auch nach der Übernahme durch Marek und Kai Klimenko der Werft treu geblieben.

Ein Rückblick von Franz C. Hitzler

47 JAHRE AUF DEM CHEFSSEL



Franz C. Hitzler
© Hitzler Werft, Lauenburg

Ein wenig nachdenken muss Franz C. Hitzler doch, bevor er die Frage beantwortet, wo denn wohl die ältesten auf der Hitzler Werft gebauten Schiffe unterwegs sind. Er sitzt, zusammen mit den beiden Klimenkos als neue Eigentümer, am großen Tisch im Besprechungsraum des Unternehmens. Hier, wo er unzählige Male gesessen hat, 47 Jahre lang, als Chef. „Auf dem Vierwaldstädter See muss noch eines laufen“, vermutet er, vielleicht sei auch eine in 1910 gebaute Baggerschute noch in Dänemark aktiv. Über 100 Jahre alt würden sie aber sein.

„Eigentlich halten die viel zu lange“ stellt der letzte Chef der Hitzler-Dynastie fest, um gleich zu ergänzen, dass das ja für die Reparaturabteilung des Unternehmens eine gute Sache sei. Dass er im Deutschen Museum in München ebenfalls auf langlebige Hitzler-Produkte gestoßen sei, habe ihn erfreut.

Franz C. Hitzler, Jahrgang 1949, hat in seiner aktiven Werftzeit eine Reihe von bemerkenswerten Schiffen entstehen sehen und be-

gleitet. Als erstes nennt er das 1978 vom Stapel gelaufene Taucherschiff STEPHANIETURM. „Das war natürlich ein Riesenprojekt“. Es steht als „der mit Abstand komplizierteste Neubau der Werft“ in den Aufzeichnungen. Für die Werft zeigte sich später ein Glücksfall: Ein Jahr nach Abnahme des Schiffes und der Bezahlung der Rechnung ging einer der Auftraggeber in die Insolvenz. „Gerade rausgeschlüpft“, kommentiert Hitzler dies heute.

Interessant gewesen sei auch die dann folgende Zeit mit dem Bau von Versorgern. Die Kombination von Entwicklungshilfe und Werfthilfe, eine Idee von Egon Bahr mit dem Programmnamen „8e“ habe viele Jahre Bestand gehabt und zu einer Reihe interessanter internationaler Aufträge geführt. Besonders erinnert sich Hitzler an Versorger für Ägypten, die einen jahrelangen Verhandlungsvorlauf benötigt hätten. Dass diese Aufträge bis heute nachwirken, freut den ehemaligen Chef besonders: „Letzten Endes ist die große Halle dabei übrig geblieben“. Als diese Serie irgendwann ausgelaufen sei, habe sich die Maschinenbauabteilung als tragfähiges Standbein erwiesen, die die Werft ohne Neubaufträge am Leben gehalten habe. „Es ist gut, wenn man nicht alle Eier in einem Korb hat“ zitiert der Schiffbauer ein altes Sprichwort dafür, mehrere Standbeine zu haben. Auch das Hitzler-Ruder und der Bau von Seilwinden habe geholfen, wirtschaftliche Täler zu durchleben.

Einen deutlichen Schwerpunkt im Schiffneubau habe die Werft ab den 50er Jahren gehabt. In den Jahren des Wirtschaftswunders seien Tanker in Serie gebaut worden. Hitzler erinnert an verschiedene Burmester-Schiffe, an die Fanto-Serie und an eine 32er Serie für das niederländische Unternehmen van Ommeren. Am Ende dieser Dekade habe es eine Sättigung im Markt gegeben. Bis zum Beginn der Versorger-Ära habe man Eisbrecher gebaut, für die die Entwicklung der Stampfanlage hilfreich gewesen sei. Die eigentlich für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vorgesehen Eisbrecher

seien dann aus Haushaltsgründen grau gestrichen und der Marine zugeordnet worden. „Das waren dann plötzlich Verteidigungsausgaben“ erinnert sich Hitzler. Ob sich das heute wiederholen ließe, mit dem Sondervermögen für Verteidigung, blieb im Gespräch offen.

Mitte der 80er Jahre habe es einen konjunkturellen Einbruch gegeben. „Und es ging nie wieder hoch“ erinnert der sechste Hitzler in der Werftgeschichte. Dann seien die Banken gekommen: „Ihr müsst aber mal was an eurem Personalbestand machen“, weiß Franz C. Hitzler zu berichten. Und dann ging es los mit den ersten Sozialplänen. Die Zeit, in der bei Besprechungen Cognac, Zigarren und Zigaretten auf dem Tisch standen, sollten nicht wiederkommen. Die Insolvenz im Jahr 2001 war dann der vorläufige Tiefpunkt der Werft, aus der man sich mit Hilfe der Arminius-Werft habe herauswinden können.

Deutlich entspannteres Leben

Etwa in den Jahren 2015/16 sei zum ersten Mal die Idee gewesen, die Werft an den damaligen Konstruktionsleiter zu übergeben. „Das war in Stettin, da hat mir Marek Klimenko erzählt, dass sein Sohn Betriebswirtschaft studiert. Und da kam mir der Gedanke, das wäre ja eigentlich eine gute Kombination. Ich bin ja viele Möglichkeiten durchgegangen, wer für eine Management-by-out-Lösung infrage käme, aber alle endeten mit der Klimenko-Lösung“, fasst Hitzler den Beginn dieser Geschichte zusammen. „Aber da waren wir noch in anderen Sachen unterwegs und ich habe diesen Gedanken erstmal wieder vergessen. Bis dann eines Tages jemand ganz aufgeregt zu mir kam und sagte, haben Sie schon gehört, der Klimenko will die Werft kaufen! Ich sagte, das geht doch nicht“. Lange habe es aber nicht gedauert, bis er – wie einst Archimedes – realisiert habe: „Heureka!, das ist die Lösung“

Es gab dann, berichtet der 76-jährige heute, eine Reihe von Gesprächen, auch mit den

damaligen Mitgesellschaftern. Einige davon hätten gern erstmal so weiter gemacht. Aber am Ende war man sich doch schneller einig als danach mit den Banken. Ein Selbstgänger aber, bestätigt der heutige Privatier, sei das alles nicht gewesen.

Für ihn, erklärt der langjährige Werftchef, hätten sich mit der dann gefundene Lösung, dass die Klimenkos die Werft übernehmen, eine deutlich entspanntere Lebensweise ergeben. Er könne heute mental unbelastet an der Werft vorbeigehen. Auch die Tatsache, dass nach 135 Jahren im Familienbesitz nun jemanden Anderen die Werft gehört, belaste ihn nicht. Zumal sich innerhalb der Familie keine Nachfolgelösung ergeben habe.

Hitzler: „Also man sieht ja nicht mehr so viel wie früher, weil alles unter Dach ist oder sich in der Halle abspielt. Aber, na gut, man sieht welche Schiffe hier liegen und man sieht, wenn drüben mal was liegt. Also man kriegt das schon mit, aber es ist nicht so, dass ich jetzt unbedingt hier jede Woche mal einen Rundgang machen muss“. Er sei insgesamt mit sich und der getroffenen Entscheidung im Reinen. Vor allem könne er jetzt besser schlafen. Auch freue er sich, nicht mehr irgendwelchen Bürgschaften für wichtige Aufträge hinterherlaufen zu müssen. Verbunden mit der Schifffahrt bleibt er dennoch: Hitzler engagiert sich im Elbschifffahrtsmuseum in Lauenburg und kümmert sich dort besonders um die Digitalisierung von Beständen.

Wie sich das ergeben hätte, wenn, wie zwischenzeitlich nicht ausgeschlossen, die Werft nicht weitergeführt worden wäre, stattdessen hier nun Hochhäuser stünden oder ein Freizeitpark, das wisse er nicht. Aber so sei das kein Problem: „Es hat sich ja äußerlich noch gar nicht so viel verändert.“ Vielleicht ist es ihm ja auch ein Trost, dass die Werft noch immer als „Hitzler Werft“ firmiert und nun – als solche – sogar das 140-jährige Jubiläum feiert. ■



Der Selektionsbau der neuen Elbfähre schreitet voran. Schiffbau ist Handwerk. Schlosser, Stahlbauer und Schweißer gehören noch immer dazu. (© Hitzler Werft, Lauenburg)

KABASHI

Korrosionsschutz & Schiffsreinigung

*Die Geschichte dieser Firma ist bereits lang und wir freuen uns auf viele weitere Kapitel...
Zu 140 Jahren Hitzler Werft die allerbesten Wünsche und auf eine weiterhin tolle Zusammenarbeit*

Team Kabashi

Oberwerder Damm 22-24
20539 Hamburg

Tel.: 0173 - 894 52 93
Fax: 040 - 86 68 29 76

u.kabashi@web.de



Spende und werde ein Teil von uns.
seenotretter.de

OHNE DEINE SPENDE GEHT'S NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und Geschichten von der rauen See erleben:
#teamseenotretter

Spendenfinanziert

STELLENANZEIGEN

Elektriker mit Leidenschaft für Schiffe? Komm an Bord bei Hitzler! Gute Bezahlung, tolles Klima. Bewerbungen an **Tel.: 04153/5880**

Du kannst Elektrotechnik und Automation? Dann bist Du als Elektroingenieur/in unser(e) Neue(r). Tolles Team. Tolle Chancen. Tariflohn. Bei der Hitzler Werft. **Bewirb dich unter 04153/5880**

Wer kann kalkulieren und kontrollieren? Als kaufmännischen Mitarbeiter (m/w/d) suchen wir dich für unser Unternehmen. Anrufen und Termin vereinbaren unter **04153/5880**

Schiffe wachsen sehen? Als Maschinenbauingenieur (m/w/d) brauchen wir dich für vielfältige Aufgaben. Vom Modell bis zum fertigen Schiff. **Kontakt und Bewerbungen an info@hitzler-werft.de**

Du kennst dich mit Ermeto aus? Kannst Schweißen und liebst Schlosserarbeiten? Dann bewirb dich als Rohrschlosser (m/w/d) bei unserer Werft in Lauenburg: **04153/5880**

Schiffe müssen schwimmen! Hilfst du uns bei der Reparatur von Schiffen? Ergänze unser Team, bei 35 Std./W und Metalltarif. Bewirb dich als Schiffbauer (m/w/d) bei der Hitzler Werft in Lauenburg: **bewerbung@hitzler-werft.de**

Schiffe entwerfen ist deine Passion? Wenn du Schiffbau studiert hast, suchen wir dich als Schiffbauingenieur (m/w/d) für Entwurf und Baubegleitung. **Ruf an unter 04153/5880 und lass uns reden!**

Geht nicht gibt's nicht? Wenn das deine Devise ist, komme als Schlosser für Reparaturen und Neubauten zu ins Team. Tarifliche Bezahlung, 35 Std./W, weitere Benefits. **04153/5880**

Schweißer (m/w/d) gesucht! Mit Leidenschaft für Schiffe, mit Teamgeist. Als Fachkraft für Metalltechnik oder Industriemeister passt du perfekt zu uns. **Zum neuen Job geht's hier: bewerbung@hitzler-werft.de**

Propeller ziehen dich an? In Steuerhäusern kennst du dich aus? Wir suchen Maschinenbauer (m/w/d) für vielfältige Arbeiten im Schiffbau. **Schnell bewerben und Karriere sichern! 04153/5880**

AZUBI 2026

Warum in die Ferne schweifen? Deine Zukunft liegt direkt an der Elbe. Wir suchen Auszubildende als Fachkraft für Industriemechanik. Basis: guter Realschulabschluss. Nach 3,5 Jahren bist du fit und kannst bei uns bleiben. **Antritt zum 1.8.2026.** Alles weitere unter 04153/5880

Elbe-Lübeck-Kanal

„TEILAUTONOME SCHUBVERBÄNDE“

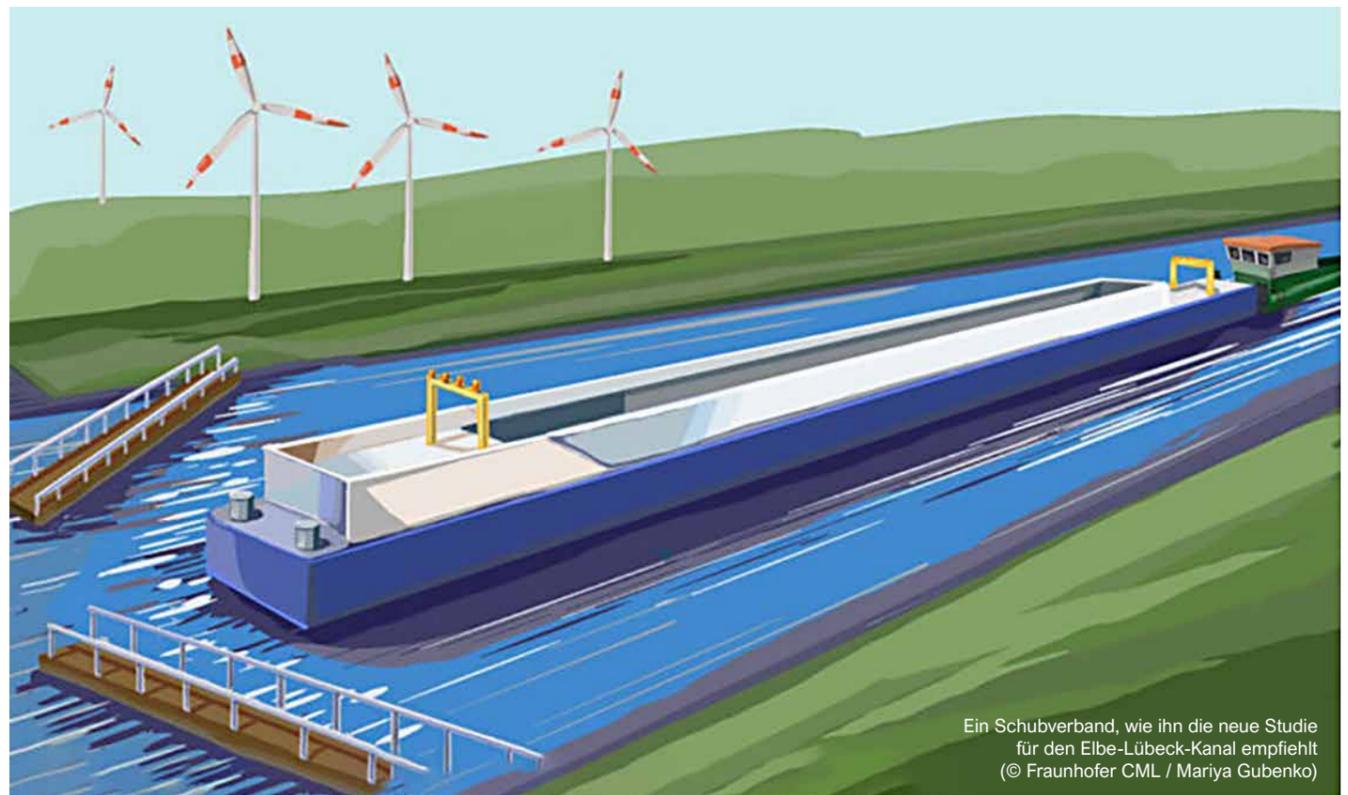
Teilautonome Schubverbände sollen den Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) „bis zu einem umfassenden Ausbau“ weiterhin wirtschaftlich nutzbar machen. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue Studie, die im Auftrag der Lübeck Port Authority und der IHK Lübeck vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik erstellt wurde.

Wie kann die Attraktivität und Effektivität der in die Jahre gekommenen Wasserstraße gesteigert werden?

Der Elbe-Lübeck-Kanal soll für die Binnenschifffahrt, die Hafenwirtschaft sowie Verlager auch weiterhin wirtschaftlich nutzbar sein. Das war die Prämisse der Studie. Um die Zeit bis zu einem umfassenden, wirksamen Ausbau der Wasserstraße zu nutzen, sollte eine Strategie zur Aktivierung der heute schon vorhandenen, aber brachliegenden Transportkapazität entwickelt werden, heißt es nun seitens des Fraunhofer CML.

„Hierbei könnte der Einsatz von teilautonomen Schubverbänden logistisch sinnvoll sein“, schreiben die Experten. Es bedürfe allerdings auch des Engagements der Wirtschaft und der Reeder, in entsprechende Transporteinheiten bei einem durchaus vorhandenen Ladungsaufkommen zu investieren, um diese modernen Konzepte zu realisieren.

Im Jubiläumsjahr setzt die Wirtschaft weiterhin auf das Potenzial des 125 Jahre alten



Ein Schubverband, wie ihn die neue Studie für den Elbe-Lübeck-Kanal empfiehlt
(© Fraunhofer CML / Mariya Gubenko)

Elbe-Lübeck-Kanals (ELK). Da dessen Bedeutung im Zuge der gewünschten Verkehrswende und aufgrund der geopolitischen Veränderungen in der Ostsee perspektivisch deutlich gestiegen ist, legen die IHK zu Lübeck und die

LPA nun die Studie des Fraunhofer CML „Potential von (teil-)autonomen Schubverbänden auf dem ELK“ nun vor.

Nach 125 Jahren ist die Binnenwasserstraße in die Jahre gekommen – die Infrastruktur

ist für moderne Schiffsgrößen nicht mehr geeignet und die Sperrzeiten durch Instandsetzungen häufen sich. Dabei ist die Ausbaunotwendigkeit des Kanals nach wie vor vorhanden. Sie wurde in den Gremien der IHK durch In-



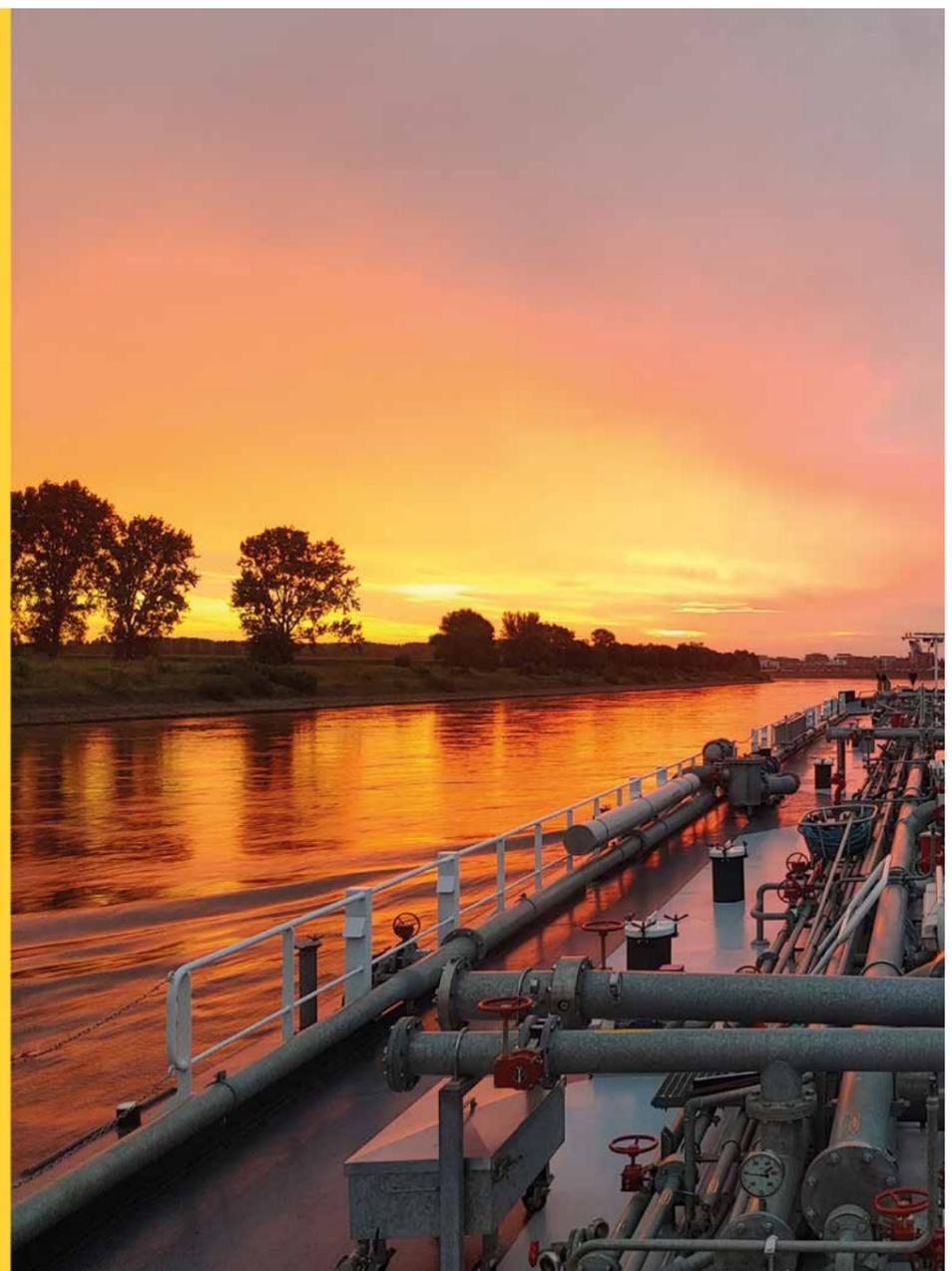
Wir gratulieren herzlich zum
140-jährigen Jubiläum und
freuen uns auf viele weitere Jahre
erfolgreicher Zusammenarbeit.

Kontakt

markus@reich-schiffahrtbetriebe.de
+49 171 7722161

Adresse

Halbmond 32
21481 Lauenburg
Deutschland



teressensbekundungen von Verladern aus der Wirtschaft sowie durch den verabschiedeten Hafentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck dokumentiert.

Der Kanal ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in den sogenannten Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Entsprechende Ausbaugesetze bestätigen dies. Die regionale Wirtschaft und die Akteure der Binnenschifffahrt unterstützen mit Nachdruck das Ziel, die weiteren nötigen Voraussetzungen auf dem ELK für die moderne Binnenschifffahrt zu schaffen: Um wirtschaftlich mit einem 110 m langen Großmotorgüterschiff auf dem ELK zu fahren, müssen noch sechs Schleusen auf 115 m verlängert werden, das Kanalbett auf 2,80 m Tauchtiefe vertieft und einige Brücken auf 5,25 m Durchfahrts Höhe angehoben werden.

Bis dieser Ausbau abgeschlossen und für die Logistik durchgängig wirksam ist, vergehen aber voraussichtlich noch Jahrzehnte. „Doch in der Zwischenzeit bietet der ELK logistische Chancen und Potenziale, auch wenn die wirtschaftlich attraktiven großen Schubverbände und Großmotorgüterschiffe den ELK nicht passieren können“, heißt es jetzt. Auch um dem Fachkräftemangel zu begegnen, könnte durch den Einsatz von teilautonomen Schubverbänden die Attraktivität der Wasserstraße gesteigert werden, bis der im aktuellen Bundesverkehrswegeplan vorgesehene Ausbau des Kanals abgeschlossen ist.

Das Fraunhofer CML schreibt: Die neuen Transporteinheiten sind dabei auf die möglichen Abmessungen des Kanals zu optimieren und mit klimafreundlichen Antrieben auszustatten. Zukünftig können teilautonome

Systeme die unbemannten Ladungsbehälter (sogenannte Leichter) effizient durch den infrastrukturrell beschränkten ELK schleusen. Ab Lauenburg können diese Leichter wieder zu größeren, wirtschaftlich zu betreibenden bemannten Schubverbänden gekoppelt werden. Dies ermöglicht einen nahtlosen Anschluss an den Ladungstransport auf den größeren Binnenwasserstraßen Elbe und Elbe-Seiten-Kanal und somit eine effiziente Integration in bestehende Logistikketten.

Empfohlen wird das Konzept „Schubverband mit großem Leichter (Konzept 1A) Retro-Fit Option“ als kurzfristige Interimslösung, um unmittelbar die Attraktivität des ELK zu steigern. Das solche ferngesteuerten und teilautonomen Systeme rechtlich möglich sind und sicher betrieben werden können, zeigen bestehende Aktivitäten in Belgien und jüngst auch auf dem Rhein. „Das Konzept teilautonomer Schubverbände stellt nicht nur eine provisorische Lösung dar, sondern ist auch kompatibel mit einem künftigen Ausbau des ELKs, da es den demografischen Herausforderungen begegnet“, so die Studie.

Zunächst könnte jedoch der bestehende Engpass der Infrastruktur überbrückt werden, um den ELK durchgängig als lebendige Transportader im Binnenwasserstraßennetz zu erhalten. So soll es gelingen, die Trimodalität im Lübecker Hafen über das 125. Jubiläum des ELKs hinaus zu sichern und als weiteren Standortvorteil in der logistischen Kette zu festigen, so IHK und LPA unisono. ■

Hamburger CDU-Politiker Ploß

NEUER MARITIMER KOORDINATOR



Christoph Ploß und Bundeskanzler Friedrich Merz am Hamburger Hafen (© CDU/CSU-Bundestagsfraktion)

Nach langen Verhandlungen ist es nun fix: Der Hamburger CDU-Politiker Christoph Ploß wird der neue Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus.

Das Bundeskabinett hat Ploß ernannt. Er wird damit Nachfolger des Grünen-Politikers Dieter Janecek.

Ploß, seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestages, wurde bei der Bundestagswahl am 23. Februar 2025 im Wahlkreis Hamburg-Nord direkt in den Bundestag gewählt. Bei der Auswahl für den Koordinatoren-Posten hat er sich dem Vernehmen nach gegen einen SPD-Politiker mit Erfahrungen in der Hafentourismus durchgesetzt.

Ploß ist Vorsitzender der Hamburger CDU-Landesgruppe. Er ist zudem seit dem Jahr 2018 Mitglied im Verkehrs- und Europausschuss. Als Obmann der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Verkehrsausschuss setzte er sich „seit Jahren ein für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Infrastrukturprojekten, mehr Investitionen in das Autobahn- und Schienennetz sowie eine dauerhaft tragfähige Finanzierung für den Hafen- und Schifffahrtsstandort Deutschland“, heißt es in einer Mitteilung.

„Ich freue mich sehr, dass das Bundeskabinett mich heute auf Vorschlag von Bundeskanzler Friedrich Merz und Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche zum neuen Koordinator der Bundesregierung für Maritime Wirtschaft und Tourismus ernannt hat. Eine der wichtigsten Aufgaben der neuen Bundesregierung wird es sein, die deutsche Wirtschaft wieder nach vorne zu bringen“, sagte Ploß selbst.

Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche sagte: „Ich freue mich, dass wir Christoph Ploß als neuen Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft und Tourismus gewinnen konnten. Er wird sich

engagiert für die Belange der Branchen einsetzen, die beide gesamtwirtschaftliche Bedeutung haben. Als Hanseat ist er gut in die maritime Branche vernetzt und weiß um die Herausforderungen der maritimen Industrien Schifffahrt und Hafentourismus. Auch für den Tourismus kann er seine große Erfahrung und Expertise in der Verkehrspolitik einbringen. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit!“

Die exportorientierte Wirtschaft sei mehr denn je auf reibungslos funktionierende Wertschöpfungs- und Lieferketten und auf eine moderne, leistungsfähige maritime Infrastruktur angewiesen. Umso wichtiger sei es, dass die neue Bundesregierung die maritime Wirtschaft in Deutschland stärkt und der Sanierungsstau in den Häfen abgebaut wird. „Nur mit einer starken maritimen Wirtschaft wird Deutschland wieder an die Spitze kommen. Mit der neuen Bundesregierung wird der Bund die Küstenländer daher bei der Finanzierung der Seehäfen deutlich stärker als bisher unterstützen“, betonte Ploß, „Hafenpolitik wird mit der neuen Bundesregierung auch eine nationale Aufgabe werden!“

Wesentliche Projekte für die deutschen Häfen, wie etwa die A 20, die A 26-Ost oder der Bau der neuen Köhlbrandbrücke, aber auch die Modernisierung und Weiterentwicklung der Hafentourismussektoren selbst, bekommen seinen Angaben zufolge eine höhere Priorität. Dringend notwendige Reformen des Planungsrechts sollen deutlich schneller umgesetzt werden. Mehr Investitionen in Fernstraßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz rund um die deutschen Häfen würden Teil der Leitlinien der neuen Bundesregierung sein. „Darüber hinaus wird die neue Bundesregierung den Schifffahrts- und Reedereistandort Deutschland politisch stärken, beispielsweise durch eine international wettbewerbsfähige Tonnagesteuer“, so der CDU-Politiker. ■



Verein zur Förderung des Lauenburger
Elbschifffahrtsmuseums e.V.

Historische Elbfahrten seit 1970

Tickets und Gutscheine erhalten Sie unter
folgenden Adressen:



Internet: www.raddampfer-kaiser-wilhelm.de

Mail: tickets@raddampfer-kaiser-wilhelm.de

Telefon +49 170 1900 520 (nur Mo-Fr von 9:00-15:00 Uhr)

BINNENSCHIFFE



VERSENKEN

Meine Flotte

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Deine Flotte

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

SPIELREGELN

Das Spielprinzip ist das klassische Schiffe Versenken:

- Jeder Spieler platziert seine Schiffe geheim auf seinem oberen Raster („Meine Flotte“). Die Schiffe dürfen sich nicht berühren (auch nicht diagonal). Sie dürfen waagrecht oder senkrecht platziert werden.
- Ein Spieler beginnt und nennt eine Koordinate (z. B. „A5“).
- Der andere Spieler prüft auf seinem oberen Raster, ob auf dieser Koordinate ein Schiff getroffen wurde.
 - „Treffer!“: Wenn ein Schiff getroffen wurde, sagt der Spieler „Treffer!“ und markiert die Koordinate auf seinem oberen Raster mit einem **X**. Der schießende Spieler markiert den Treffer auf seinem unteren Raster („Gegnerische Flotte“) ebenfalls mit einem **X**. Der Spieler, der getroffen hat, darf noch einmal schießen.
 - „Wasser!“: Wenn kein Schiff getroffen wurde, sagt der Spieler „Wasser!“ und markiert die Koordinate auf seinem oberen Raster mit einem **O**. Der schießende Spieler markiert dies auf seinem unteren Raster ebenfalls mit einem **O**. Nun ist der andere Spieler an der Reihe.
- Wenn alle Felder eines Schiffes getroffen wurden, sagt der Spieler, dessen Schiff versenkt wurde: „[Name des Schiffes] versenkt!“ (z. B. „Schlepper versenkt!“).
- Gewonnen hat der Spieler, der zuerst alle Schiffe des Gegners versenkt hat!

Deine Flotte für die Hitzler Werft Edition:

Jeder Spieler verfügt über folgende Binnenschiffe:

- 1 x Schubverband (5 Felder) – Der Gigant der Binnenschiffahrt!
- 2 x Gütermotorschiff (4 Felder) – Die Arbeitstiere auf dem Fluss.
- 2 x Schlepper (3 Felder) – Die wendigen Helfer.
- 3 x Sportboot (2 Felder) – Klein, aber fein – auch auf der Werft zu Gast!

Der Papagei und der Kapitän

Ein Kapitän kauft sich auf dem Markt einen sprechenden Papagei. Stolz nimmt er ihn mit an Bord. Kaum ist das Schiff ausgelaufen, ruft der Papagei laut:

„Das Schiff sinkt! Das Schiff sinkt!“
Panik bricht aus, Matrosen springen ins Wasser – völliges Chaos.

Der Kapitän schnappt sich den Papagei und schreit:

„Du dummes Biest! Warum hast du das gesagt?!“
Antwortet der Papagei trocken:
„Nur getestet, ob eure Notfallprozedur sitzt. Ziemlich durchgefallen, Käpt'n.“

Warum sind Schiffbauer schlechte Lügner?

Weil man bei ihnen sofort merkt, wenn was nicht ganz dicht ist.

Was ist der Lieblingssatz eines Werffleiters?

„Das Schiff muss morgen raus.“ – Gesagt. Jeden. Einzelnen. Tag.

Ein Lotse, gelehrt und versiert, hat Schiffe durch Nebel geführt.

Doch im Hafen zu spät merkte er – ach wie blöd – dass er rückwärts den Kompass studiert.



Kassler mit Schlagseite

(Rezept von Martin Rakobrandt)

Zutaten für 4 Portionen:

- 1,2 kg Kassler Nacken (kein Filet)
- 1 Dose Ananas (in Scheiben)
- 400 ml Sahne
- 1 Flasche Chilisoße (250 ml)
- 1 Flasche Ungarische Soße (250 ml)
- Reis für 4 Personen
- Nach Geschmack:
- 1 Beutel Reibekäse oder Gouda in ganzen Scheiben

Zubereitung:

Das Fleisch in Scheiben schneiden und abwechselnd mit Ananasscheiben nebeneinander in einer Auflaufform positionieren – Schlagseite ist wünschenswert.

Die beiden Soßen und die Schlagsahne miteinander verrühren und über die Fleisch-Ananas-Masse gießen. Das Ganze bei 150 Grad Umluft für etwa 90 Minuten im Backofen garen lassen.

Wer mag, überbackt das Gericht zum Schluss noch mit Reibekäse (Menge nach Belieben) oder mit ganzen Käsescheiben.

Dazu passt gekochter Reis, oder Kartoffeln



Eines der vielen leckeren Rezepte aus dem Seenotretter-Kochbuch.

Silke Arends
„Das Seenotretter-Kochbuch“
ISBN 978-3-7822-1385-1
koehler-mittler-shop.de

Grafik: vecteezy.com

Koch an Bord:

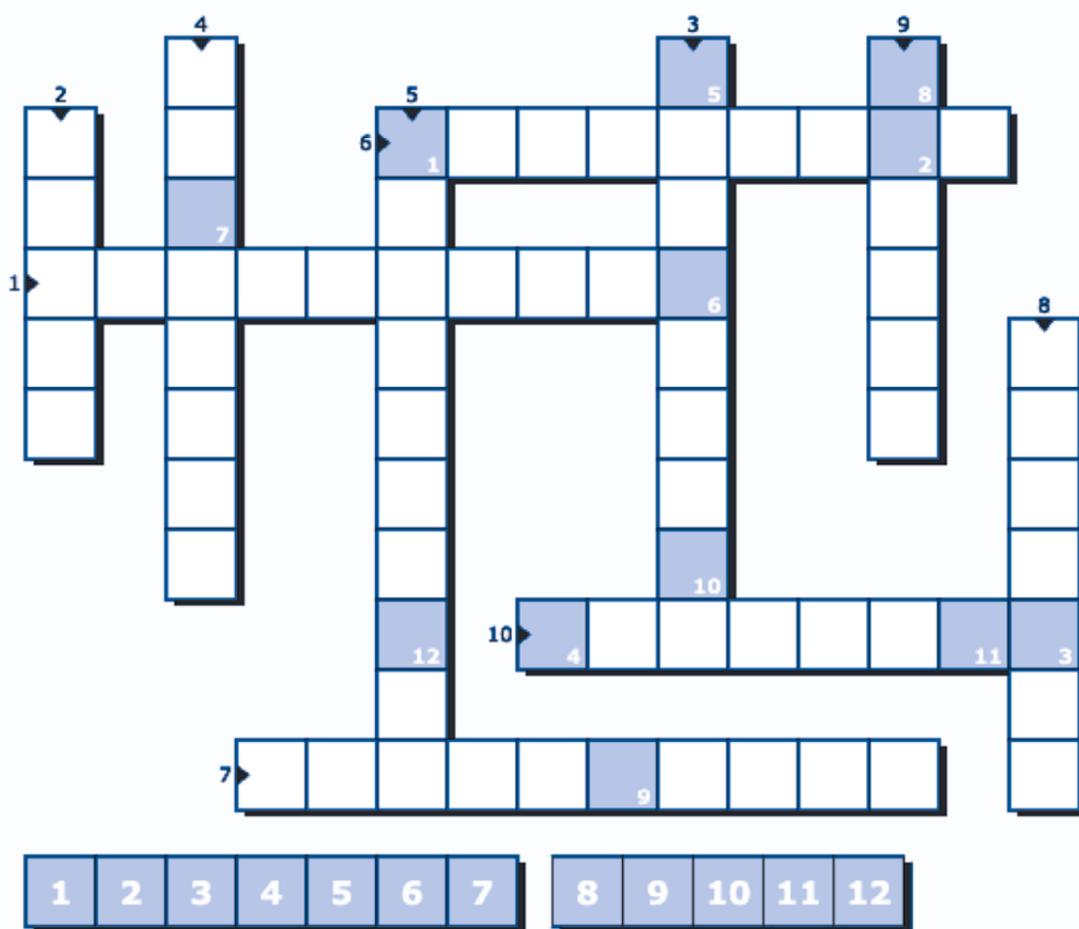
„Heute gibt's Fischsuppe mit Überraschung!“

Matrose löffelt:

„Was war die Überraschung?“

Koch: „Dass es kein Fisch war. Wir sind drei Wochen ohne Fang!“

HITZLERS JUBILÄUMS QUIZ



1. Wie nennt man eine schräge Rampe oder eine schienenartige Vorrichtung an einem Gewässer, die dazu dient, Boote und kleinere Schiffe ins Wasser zu lassen oder aus dem Wasser zu ziehen?
2. Welcher Fachbegriff bezeichnet einen fertiggestellten, schwimmfähigen Rumpf eines Schiffes, dem jedoch noch die Aufbauten, die technische Ausrüstung und die Inneneinrichtung fehlen?
3. Welcher traditionelle Werftstandort befindet sich in Schleswig-Holstein direkt an der Elbe und ist bekannt für seine Schiffbaugeschichte, insbesondere im Binnenschiffbau?
4. Welches Schiff wurde am 18. November 2024 bei der Hitzler Werft in Lauenburg getauft?
5. Wie nennt man den traditionellen Schlafplatz an Bord von Schiffen?
6. Welches technische System wird in der Schifffahrt häufig eingesetzt, um große Kräfte zu übertragen und präzise Bewegungen zu steuern, beispielsweise bei Ruderanlagen, Ladekränen oder Ankerwinden, indem es den Druck von Flüssigkeiten nutzt?
7. Wie nennt man den feierlichen Akt, der den offiziellen Baubeginn eines Schiffes markiert?
8. Welche Querstreben im Schiffsrumpf geben ihm Form und Stabilität?
9. Wie nennt man mechanische Vorrichtungen, die in der Schifffahrt und Industrie eingesetzt werden, um schwere Lasten zu heben, zu senken oder zu ziehen, oft mithilfe von Seilen oder Ketten?
10. Welcher technische Wert gibt an, mit welcher Kraft eine Ankerwinde oder ein Seilzug Lasten ziehen oder heben kann?



SAFE AND COMPACT ENERGY STORAGE SOLUTIONS

- Superior energy density
- Compact & lightweight
- Flexible and easy installation
- Patented air-cooling
- Inherently safe LFP chemistry
- Cobalt- and nickel-free
- Scalable and modular design
- BV, DNV, LR and RINA type approved



140 Jahre Schiffbau mit Leidenschaft
Wir gratulieren zum Jubiläum!



Für das HPA-Arbeitsschiff „Chicago“ orderte die Hitzler Werft ein 423 kWh COBRA-Batteriesystem – einer unserer ersten Aufträge. Vielen Dank für das Vertrauen, wir freuen uns auf weitere innovative Projekte.



**Wir gratulieren
zum**

140 jährigen
Jubiläum

Gemeinsam versorgen wir die Schifffahrt

Mehr als man denkt.

HOYER

Hoyer Marine GmbH · Palmaille 63 · 22767 Hamburg · Tel. +49 40 537 98470 · hoyer.de