



Hitzler Werft

Im Vater-Sohn-Gespann betreiben die Geschäftsführer Marek und Kai Klimenko seit 2021 die Hitzler Werft an der Elbe.

Vertrauter Erfolg

Auch in diesem Jahr treibt die Hitzler Werft viele Projekte voran. Dazu zählen der Bau des Forschungsschiffes „Coriolis“ und einer schwimmenden Bunkerstation, die im Hamburger Hafen eingesetzt werden soll. SUT traf sich mit Geschäftsführer Kai Klimenko in Lauenburg an der Elbe.

Die Hitzler Werft in Lauenburg an der Elbe trägt mit ihrer tiefgehenden Expertise in den Bereichen Neubau, Umbau, Reparatur und Konstruktion zum Fortschritt im maritimen Sektor bei. Mit einem Team von insgesamt 60 Mitarbeitenden hält das Unternehmen sein Qualitätsversprechen dabei schon seit dem Jahr 1885. Dazu zählt unter anderem auch die Umsetzung von technologischen Neuerungen in Zeiten des Klimawandels, die sich in Form von klimaneutralen Lösungen verschiedenster Art manifestieren.

Seit dem Jahr 2021 treiben die beiden Geschäftsführer Marek und Kai Klimenko den Wandel im Schiffbau weiter

voran. Nach langer Erfahrungszeit führte Marek Klimenko, der zuvor das Konstruktionsbüro der Hitzler Werft leitete, das Unternehmen in den Besitz seiner Familie über. Vor Ort in Lauenburg sprach SUT mit Sohn und Geschäftsführer Kai Klimenko über die Entwicklungen und Projekte auf der Werft an der Elbe.



SUT: Herr Klimenko, „Familie“ wird auf der Hitzler Werft seit jeher großgeschrieben. Wie haben Sie und Ihr Vater Marek Klimenko die Übernahme eines so traditionsreichen Unternehmens empfunden?



Hitzler Werft

Geschäftsführer Marek Klimenko.

Kai Klimenko: Für uns war es schön, ein Familienunternehmen als Vater-Sohn-Gespann weiterzuführen, da es sehr zum Geist der Werft passt. Abgesehen von meinem Vater und mir haben wir noch fünf weitere Vater-Sohn- oder Bruder-Bruder-Gespanne im Team und Mitarbeiter, die teilweise in dritter oder vierter Generation bei uns angestellt sind. Ab Juni 2024 haben wir nach knapp 15 Jahren wieder ein Ehepaar bei uns beschäftigt. Zudem erhält jeder Mitarbeiter eine Ausbildungsgarantie für seine Kinder. Man sieht, dass die Hitzler Werft ein Familienbetrieb ist und so soll es auch bleiben.

SUT: Auf der Hitzler Werft stehen drei große Sparten im Vordergrund – Neubau, Reparatur und Konstruktion. Können Sie uns einen kleinen Einblick in die verschiedenen Arbeitsbereiche geben?

Kai Klimenko: Im Bereich Neubau haben wir in unserer Neubauhalle die Möglichkeit, Schiffe verschiedenster Art in den Abmessungen 130 mal 18 Meter zu bauen. Die Krankapazitäten betragen 4 mal 16 sowie 2 mal 32 Tonnen. In der Geschichte der Werft haben wir über 800 Schiffe gebaut oder sind dabei sie zu bauen. Im Reparaturbereich nehmen wir währenddessen über die zwei vorhandenen Slipanlagen mit einer Länge von jeweils 135 und 85 Metern zwischen 150 und 200 Schiffe im Jahr an Land. In unserem internen Konstruktionsbüro stimmen wir jedes Schiff auf seinen individuellen Einsatzort und die damit verbundenen Aufgaben sowie die individuellen Wünsche des Kunden ab.

SUT: Ein Blick auf Ihre Historie im Bereich Schiffbau und -konstruktion verrät, dass Speziallösungen nach Maß einen großen Teil Ihres Portfolios ausmachen.

Kai Klimenko: Ja, der Bau von Spezialschiffen ist so ein bisschen



Hitzler Werft

Geschäftsführer Kai Klimenko.

die Nische, in der wir uns gefunden haben. Wir haben unzählige Eisbrecher gebaut, viele Schlepper, Offshore-Versorgungsschiffe oder auch Forschungsschiffe. Hinsichtlich der Schiffstypen versuchen wir nicht alles auf eine Karte zu setzen, sondern uns breit aufzustellen.

SUT: Können Sie uns anhand eines fertiggestellten Projekts einen Einblick in die Besonderheiten im Spezialbaubereich geben?

Kai Klimenko: Ein Bau, der mehrere Besonderheiten miteinander vereint, stellt zum Beispiel die „Chicago“ mit der Baunummer S.834 dar. Dabei handelt es sich um ein Planierschiff, das wir für den Hamburger Hafen fertiggestellt haben. Die „Chicago“ übernimmt im Grunde die Funktion eines Unterwasser-

Anzeige

Verladetechnik - Schiffsrampen - Gangways



ALTEC

Rudolf-Diesel-Str. 7
D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0
Fax: 07731/8711-11
www.altec.de
info@altec.de



Hitzler Werft

Drei große Sparten stehen auf der Hitzler Werft im Vordergrund – Neubau, Reparatur und Konstruktion. Dabei ist die Werft in allen drei Sparten auch im Jahr 2024 gut ausgelastet.

traktors, der in der Lage ist, den Schlick im Hafen zu entfernen. Der Flug am hinteren Teil des Schiffes kann dabei bis zu 25 Meter unter Wasser abgelassen werden. Durch die hybride Ausführung kann die „Chicago“ vollelektrisch zum Einsatzort fahren. Während der Arbeit wirft sie dann ihre Dieselmotoren an

und lädt darüber auch wieder ihre Batterien auf, um elektrisch zum Liegeplatz zurückzufahren.

SUT: Auf der Werft arbeiten Sie in der Regel an mehreren Projekten gleichzeitig. Woran arbeiten Sie unter anderem zum aktuellen Zeitpunkt?

Kai Klimenko: Derzeit arbeiten wir für unseren Kunden Hoyer an einer schwimmenden Bunkerstation für kleinere Hafenfahrzeuge im Hamburger Hafen, die vis-à-vis von der Cap San Diego liegen wird. Mitte dieses Jahres soll die Bunkerstation nach Hamburg überführt und dort platziert werden. Darüber hinaus befinden wir uns im Bau des flachgehenden Forschungsschiffs „Coriolis“ für das Helmholtz-Zentrum Hereon, das die Wattenmeere bereisen kann und dadurch einen sehr geringen Tiefgang benötigt. Bis Ende des Jahres 2024 soll die „Coriolis“ abgeliefert werden. Weiterhin haben wir den Auftrag für den Ersatzneubau einer flachgehenden Fähre mit 40 Tonnen Zuladung erhalten, die auch in den Sommermonaten, wenn die Elbe kein Wasser führt, fahren kann. Im Vergleich zum Vorgängermodell erhält der Neubau größere Dimensionen, mehr Kapazität und vor allem soll mit ihm die Tiefgang-Problematik gelöst werden. Die Fähre fährt mit Methan, also Biogas, was auch eine Neuheit darstellt, da es bisher keine Motoren im Schiffsbereich gibt, die mit Methan fahren. Daher gestalten sich die Konstruktionsarbeiten auch in diesem Projekt als äußerst spannend.

Sarah Kuhn



Hitzler Werft

Der SUT-Besuch auf der Hitzler Werft war geprägt von großen und noch größeren Objekten.



Hitzler Werft

Neben anderen Projekten arbeitet die Hitzler Werft für seinen Kunden Hoyer an einer schwimmenden Bunkerstation für kleine Hafenfahrzeuge im Hamburger Hafen.

Forschungsschiff „Coriolis“ auf der Hitzler Werft

Eines der derzeitigen Projekte auf der Hitzler Werft ist das im Bau befindliche flachgehende Forschungsschiff „Coriolis“ für das Helmholtz-Zentrum Hereon. Seine Aufgabe wird es sein, zukünftig die Wattenmeere zu bereisen, weshalb das Schiff einen sehr geringen Tiefgang benötigt. Bis Ende des Jahres 2024 soll die „Coriolis“ von der Hitzler Werft abgeliefert werden.

Das Helmholtz-Zentrum Hereon, dem die „Coriolis“ künftig als Forschungsschiff dienen soll, hat sich darauf spezialisiert, Materialien und Systeme für die Wasserstoffspeicherung und -kompression auf Basis von Metallhydriden zu erforschen. Für das künftige Forschungsschiff plant das Zentrum, dass der Bordstrom mit Wasserstoff erzeugt wird. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt dieses Vorhaben im Rahmen seiner Förderrichtlinie BordStromTech II.

Die kompakte Bauweise der von Hereon entwickelten Metallhydridtanks soll den Vorteil haben, dass Wasserstoff bei moderaten Druck- und Temperaturbedingungen gespeichert werden kann. Darüber hinaus wird er im Tank chemisch gebunden und birgt damit ein deutlich niedrigeres Gefahrenpotenzial. Das Wasserstoff-Bordsystem soll folgende Aufgaben erfüllen:

- » Versorgung der „Coriolis“ mit Bordstrom während der täglichen Liegezeiten in den Häfen von Nord- und Ostsee
- » Versorgung des Schiffes mit Bordstrom während Messkampagnen in der Nord- und Ostsee
- » Versorgung des elektrischen Lagesteuerungspropellers (Heck) und Pumpjets (Bug)
- » Versorgung der Hauptantriebspropeller (kurzzeitiger Betrieb)

Das Hereon-Projektvolumen zur Entwicklung und Umsetzung des Forschungsschiffes „Coriolis“ umfasst 1,4 Millionen Euro. Der Förderbescheid deckt dabei über 560.000 Euro und wurde Anfang Januar 2024 übermittelt.

Die fachliche Prüfung des Antrags wurde von der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) ausgeführt. Die Haushaltsmittel zur Technologieförderung entstammen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS).

Saku