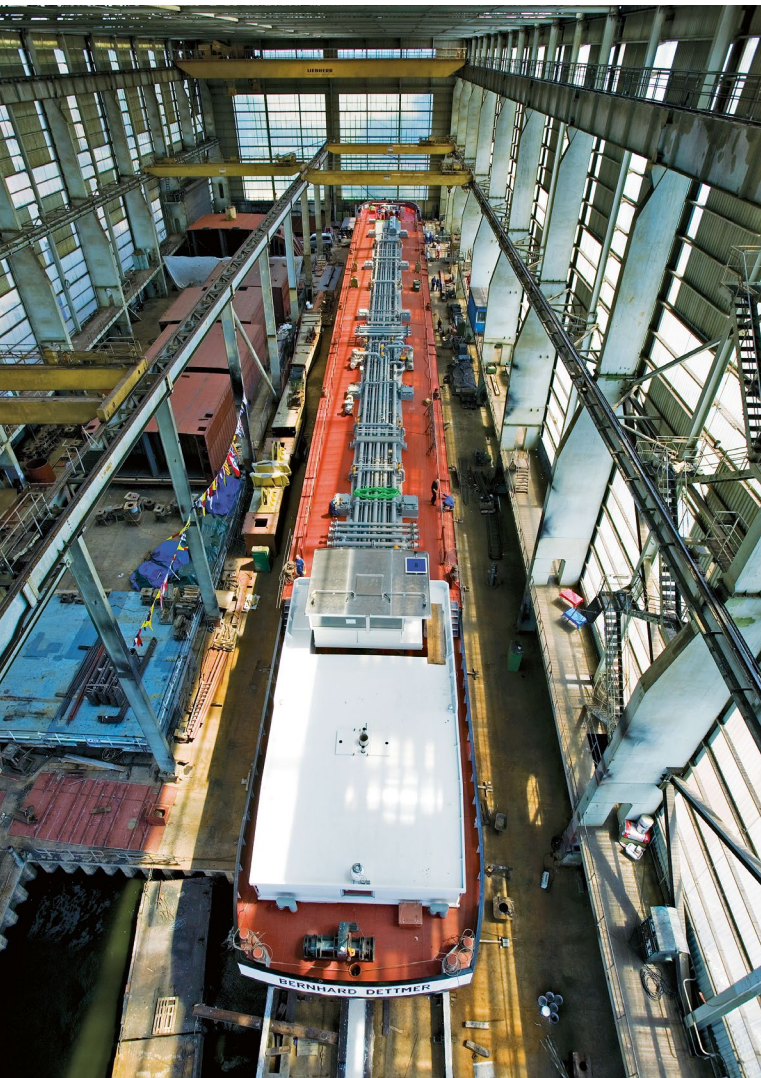


Ingenieurskunst seit 1885

Seit 140 Jahren steht die Hitzler Werft für handwerkliche Präzision und technischen Erfindergeist. Das Traditionsunternehmen verbindet Geschichte mit Zukunft und zeigt, wie nachhaltiger Schiffbau in Deutschland erfolgreich sein kann.



Dan Hannen

Tanker vor dem Stapellauf.

Die Hitzler Werft ist ein Stück Lauenburger Geschichte. Ihre große Helgenhalle prägt das Stadtbild, hunderte Schiffe wurden hier gebaut und instand gesetzt. Tausende Menschen haben im Laufe der Jahrzehnte an der Elbe gearbeitet. Für viele Bürgerinnen und Bürger ist die Werft mehr als ein Arbeitgeber. Sie ist Teil ihrer persönlichen Geschichte. Dieses Erbe verpflichtet.

„Wir versuchen, der langen Tradition gerecht zu bleiben und aus ihr zu schöpfen“, betont Geschäftsführer Kai Klimenko. Der Betrieb versteht sich als Bewahrer einer regionalen Handwerks-

kultur und gleichzeitig als Motor technischer Weiterentwicklung. Schon bei ihrer Gründung in den 1880er-Jahren setzte die Hitzler Werft Maßstäbe. Während andere noch im Holzschiffbau tätig waren, begann man hier bereits mit Stahl. Früh wurden elektrische Maschinen durch eigene Generatoren betrieben. Die Werft war damit eines der ersten Kraftwerke der Stadt.

Unter einem Dach

Was die Hitzler Werft besonders auszeichnet, ist die enge Verbindung von Konstruktion, Technik und Fertigung. Ein eigenes Konstruktionsbüro mit Spezialisten aus Schiffbau, Maschinenbau und Elektrotechnik sorgt für kurze Wege und unmittelbare Abstimmung mit der Produktion. Diese interdisziplinäre Struktur ist für ein Unternehmen dieser Größe keineswegs selbstverständlich, sie gilt als eine der größten Stärken des Betriebs. Probleme können direkt vor Ort gelöst, technische Entscheidungen gemeinsam getroffen werden. „Unsere Ingenieure stehen regelmäßig in der Halle“, sagt Klimenko. „Das erleichtert nicht nur den Informationsfluss, sondern führt auch zu besseren Lösungen.“

Mit zwei Helgen von je 130 Metern Länge und weiteren Slipanlagen von 135 und 85 Metern verfügt die Werft über eine Infrastruktur, die in dieser Größenordnung in Deutschland selten ist. In der Helgenhalle entstehen Forschungsschiffe, Eisbrecher, Fähren und Spezialfahrzeuge für den Binnen- und Küsteneinsatz. Daneben spielt die Reparatur und Modernisierung bestehender Einheiten eine wichtige Rolle. Viele Schiffe, die in Lauenburg gebaut wurden, kehren im Laufe ihrer Lebensdauer regelmäßig zurück: zur Inspektion, Nachrüstung oder zum Umbau.

Jedes Schiff, das hier entsteht, ist ein Unikat. Serienfertigung spielt keine Rolle, da die Anforderungen der Auftraggeber stark variieren. Entsprechend individuell ist auch der Planungsprozess: Von der ersten Idee über den Linienentwurf bis zum Zuschnitt der Stahlplatten entsteht alles am Standort Lauenburg. Die Fertigungstiefe ist hoch, was Qualität und Flexibilität gleichermaßen sichert. So lassen sich Änderungen im Bauverlauf umsetzen, ohne externe Dienstleister einbeziehen zu müssen, was ein erheblicher Vorteil im Vergleich zu vielen europäischen Wettbewerbern ist.

Digitale Konstruktionen

Die Hitzler Werft gehört außerdem zu den Vorreitern in der digitalen Konstruktion. Seit mehr als 30 Jahren werden Schiffe vollständig digital entworfen, seit 1996 ausschließlich in 3D. Heute kommen moderne CAD- und PLM-Systeme zum Einsatz, die sämtliche Konstruktionsdaten verknüpfen und bis in die Fertigung übertragen. Aus den digitalen Modellen werden exakte Fertigungsdaten generiert, die an CNC-gesteuerte



Don Hannen

Die Helgenhalle mit der Barkasse Korl Gau im Vordergrund ist ein markantes Bauwerk am Elbufer.

Maschinen übergeben werden. So entsteht aus dem virtuellen Modell ein reales Schiff mit hoher Passgenauigkeit und geringem Nacharbeitsaufwand.

Gleichzeitig bleibt der handwerkliche Anspruch zentraler Bestandteil der Arbeit. Die direkte Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren, Meistern und Facharbeitern sorgt dafür, dass digitale Planung und praktische Umsetzung eng verzahnt sind. „Bei uns geht kein Entwurf in die Fertigung, ohne dass ein erfahrener Schweißer oder Schiffbauer seinen Blick darauf geworfen hat“, sagt Klimenko und ergänzt: „Das ist Teil unserer Qualitätskultur.“ Diese Mischung aus moderner Technologie und traditioneller Handwerkskompetenz ist einer der Gründe, warum sich die Werft seit Jahrzehnten am Markt behauptet.

Neben der Fertigung spielt auch das Wissen der Beschäftigten eine wichtige Rolle. Viele Fachkräfte sind seit Jahrzehnten im Betrieb. Ihr Know-how fließt direkt in die Planung neuer Projekte ein. Um diese Erfahrung an die nächste Generation weiterzugeben, bildet die Werft regelmäßig Nachwuchskräfte in verschiedenen Metall- und Technikberufen aus. Schulk Kooperationen, Praktikumsprogramme und duale Studiengänge ergänzen das Angebot. Damit trägt die Hitzler Werft aktiv dazu bei, den Fachkräftebedarf im Schiffbau langfristig zu sichern.

Das Leitmotiv

Ein zukunftsfähiger Schiffbau kommt ohne Nachhaltigkeit nicht mehr aus. Die Hitzler Werft hat diesen Wandel früh

erkannt und zahlreiche Projekte mit alternativen Antriebskonzepten umgesetzt. Von den letzten sechs Neubauten waren fünf mit hybriden oder vollständig elektrischen Systemen ausgestattet. „Im Neubau führt für uns kein Weg mehr an erneuerbaren Energien vorbei“, erklärt Klimenko. Auch Bestandsflotten rücken zunehmend in den Fokus. Für ältere Binnenschiffe werden individuelle Konzepte zur Elektrifizierung oder Umrüstung entwickelt, abgestimmt auf die jeweiligen Fahrprofile.

Technisch setzt die Werft auf Schiffe mit Gleichstromzwischenkreis, dem sogenannten DC-Link. Dieses System erlaubt es, verschiedene Energiequellen wie Dieselgeneratoren, Batterien oder perspektivisch Wasserstoffmodule flexibel zu kombinieren. Der Umgang mit diesen Technologien gehört längst zum Alltag der Ingenieure. Die Herausforderung liegt weniger im Bau, sondern in der bislang unzureichenden Ladeinfrastruktur entlang der deutschen Wasserstraßen. „Die Schiffe sind bereit“, sagt Klimenko, „doch es fehlt an den Möglichkeiten, sie mit grüner Energie zu versorgen.“

Nachhaltigkeit bedeutet für die Werft aber nicht allein neue Antriebe. Auch Produktionsprozesse werden stetig optimiert, um Energie und Material effizienter zu nutzen. Die Modernisierung der Hallentechnik, verbesserte Beleuchtungssysteme und eine präzisere Steuerung von Maschinen tragen dazu bei, den ökologischen Fußabdruck des Standorts zu verringern.

Der Fortschritt im Spezialschiffbau ist zudem eng mit Forschung und Entwicklung verbunden. Hitzler arbeitet regelmäßig mit Hochschulen und Instituten zusammen, um neue Lösungen für emissionsarme Antriebe, Energiemanagement und Bordelektronik zu erproben. Innovationen entstehen dabei in der Praxis: Ideen werden direkt in laufenden Projekten getestet, angepasst und verbessert. So bleibt die Werft nah am Puls der technischen Entwicklung.

Die Perspektiven für den Spezialschiffbau in Deutschland sind stabil. Forschungsschiffe, Fähren und Arbeitsboote werden weiterhin gebraucht, ebenso Reparatur- und Modernisierungsarbeiten für bestehende Flotten. „Ich will weiter in Lauenburg Schiffe konstruieren, reparieren und bauen. Dann bin ich zufrieden“, sagt Klimenko. Ein Satz, der die Haltung des Unternehmens prägnant beschreibt: bodenständig, zukunftsorientiert und fest verankert in der maritimen Tradition der Elbestadt.

Jacqueline Engler

Anzeige

SUT SCHIFFFAHRT
UND TECHNIK

SUT SCHIFFFAHRT
UND TECHNIK

NEWSLETTER



**Wöchentlich aktuell informiert
zu Binnenschifffahrt und
Hafenlogistik**



Jetzt gratis anmelden unter:

schiffahrtundtechnik.de/newsletter