

Barther Traditionswerft groß im Geschäft mit kleineren Schiffen

„Das ist vier Zentimeter dickes Eichenholz“, sagt Sebastian Kunsch und klopf fest auf die frisch gezimmerten Außenplanken eines alten Zeesenbootes. Das ehemalige Fischerboot hat es dem geschäftsführenden Gesellschafter der Schiffswerft Barth GmbH (SWB) besonders angetan. Denn es ist bereits im Jahr 1917 auf der Barther Werft gebaut worden. „Wir haben es vom letzten Eigner zurückerworben und wieder flott gemacht.“ Mit dem neuerlichen Verkauf wirbt das mittelständische Unternehmen in eigener Sache. Seit 1867 werden an

dem Standort unmittelbar am Barther Bodden Schiffe und Boote gebaut. Auf das traditionelle Schiffbauhandwerk verstehen sich die Werftmitarbeiter noch heute.

Boom bei Schiffsreparaturen

Die Szene in den Werkhallen von SWB bestimmen jedoch moderne Wasserfahrzeuge: Fahrgastschiffe, Boote der Deutschen Marine, Patrouillenboote von Bundespolizei, Zoll und Fischereiaufsicht sowie Segel- und Motoryachten. Der überwiegende Teil kommt zur



Das Fahrgastschiff „Sundevit“ wurde im Winter 2009/10 auf der Schiffswerft Barth gründlich überholt.

Kunden vertrauen Traditionswerft

Entscheidende Basis des Erfolgs, so Kunsch, sei das große Vertrauen, das die Traditionswerft bei ihren Kunden besitze. „Dies ist in der Branche ein wichtiges Kapital.“ Die Reeder in der Fahrgastschiffahrt längs der Küste zwischen Rostock und Rügen sind alte Bekannte, die Aufträge auslösen, ohne vorher ein Angebot eingeholt zu haben. „Das bespricht man“, beschreibt der Werftchef das Vertrauensver-

hältnis. Die Schiffseigner würden vor allem die Erfahrungen und das Improvisationsvermögen der Barther schätzen. Manches bereits in die Jahre gekommene Schiff erfährt unter den Fittichen der SWBler eine „Verjüngungskur“, was teure Neuinvestitionen erspart. Seine eigenen praktischen Jahre als Schiffsschlosser kämen ihm dabei zu gute, ergänzt Kunsch. Der

Instandhaltung und Wartung in die Barther Werft. „90 Prozent aller Aufträge sind reine Schiffsreparatur“, sagt Firmenchef Kunsch, der seit gut zwei Jahren die Geschicke der Werft lenkt und leitet. Und sie aus dem Effeff kennt. Der 44-Jährige hat im Betrieb einst Schiffsschlosser gelernt. Nach der Wende und einem fünfjährigen Abstecher nach Hamburg, wo er sich kaufmännisches Rüstzeug in einer Großhandelsfirma für Seglerausrüstungen aneignete, kehrte er in seine Heimatstadt zurück und baute die Barther Yachtservice GmbH auf. Das Unternehmen mit 150 Marina-Liegeplätzen auf dem Gelände der Werft wie auch die frühere Tischlerei und die Elektriker-Abteilung agieren als eigenständige Firmen, „gehören aber alle zur Familie“, betont Kunsch. Im Reparatursektor erlebte die Schiffswerft Barth im vergangenen Jahr einen wahren Boom. Zeitweilig waren zehn Leiharbeiter zusätzlich neben den 26 festen SWB-Mitarbeitern beschäftigt, um alle anstehenden Arbeiten termingerecht erledigen zu können. Zum Beispiel sind sämtliche Lotsenschiffe, die an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns im Einsatz sind, 2009 in Barth gewartet und neu klassifiziert worden. Außerdem wurden zwei 14 bzw. 15 Meter lange Motoryachten für Kunden in Leverkusen und an der Müritz neu gebaut und abgeliefert.

Arbeitsaufwand bei den Aufträgen lasse sich exakter kalkulieren, wenn „man selber mal geschweißt und geschraubt hat“. Betriebswirtschaftlich schärfer kalkulieren als erwartet musste der Geschäftsführer nach dem Rekordjahr 2009 mit Beginn dieses Jahres. Im wochenlangen strengen Winter froren der Barther Bodden 30 Zentimeter dick zu und

STANDORTPOLITIK: SPECIAL STRALSUND/NORDVORPOMMERN

das Geschäft ein. Die wasserseitige Zufahrt zur Werft war wochenlang durch massives Eis versperrt. Fertiggestellte Schiffe in den Werfthallen konnten nicht abgeliefert werden, avisierte neue Auftragsobjekte wie ein Zollschiff und ein Minen-Such- und Räumboot der Marine nicht die Werft erreichen. „Mit Ach und Krach haben wir kurz vor Jahreswechsel noch das Fahrgastschiff ‚Sundevit‘ von Zingst herüberholen können“, schildert Kunsch den Beginn der Eis-Zeit. Drei Tage habe die schwierige Überführungsfahrt gedauert. „Sonst ist das eine Sache von einer halben Stunde.“

Winterwetter behinderte Auftragsabarbeitung

In der Folge der witterungsbedingten Probleme blieb es der Werft nicht erspart, für die Hälfte der Belegschaft im Februar zeitweilig Kurzarbeit anzumelden. „Das wäre ohne die Eisbarriere nicht passiert.“ Manager Kunsch blickt aber bereits wieder voraus. Bis zum Herbst wird auf dem Werftgelände massiv umgebaut. Die alte Schiff-Slipanlage aus den 50er-Jahren wird demontiert und eine Zweifingerpier errichtet,

auf der dann ein mobiler 180-Tonnen-Lift Schiffe aus dem Wasser heben bzw. wieder zu Wasser lassen kann. Auch werde das Tor der nahen Werfthalle vergrößert. Insgesamt investiert SWB nach Angaben von Kunsch 1,5 Millionen Euro.

Suche nach neuen Märkten

Auf dem Reparatur-Markt sieht der Werftchef in den kommenden Jahren kein größeres Wachstumspotenzial. Deshalb beschäftigt sich das Barther Unternehmen perspektivisch mit neuen Marktchancen, zum Beispiel im Schiffsneubau. „Da geht es um Schiffsgrößen von zehn bis zwölf Meter Länge, von der Yacht bis zum Behördenschiff.“ Ein völlig neues Terrain in der langen Geschichte der Werft wäre das Geschäftsfeld „amphibisches Wohnen“, wie es Kunsch nennt. Hierbei gehen die Vorstellungen und Pläne über das normale Hausboot hinaus. Denkbar seien schwimmende Hotels oder spezielle Wohnhäuser, die so konstruiert sind, dass sie bei Hochwasser aufschwimmen und auf diese Weise vor Schaden bewahrt werden.

Thomas Schwandt



Die Schiffswerft Barth ist auf die Reparatur von Wasserfahrzeugen spezialisiert. 90 Prozent des Umsatzes entfallen auf diesen Sektor.