



AM BARTHER BODDEN lassen auch Bundespolizei und Marine ihre Schiffe reparieren.

SCHIFFSWERFT BARTH GMBH

## Schwimmende Häuser vor Augen

Auf der Traditionswerft wird massiv modernisiert und der Bau von neuen Schiffen geplant – der Chef sieht auch schon »amphibisches Wohnen«.

»Das ist vier Zentimeter dickes Eichenholz«, sagt Sebastian Kunsch und klopft 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.« Seit 1867 werden an dem Standort unmittelbar am Barther Bodden Schiffe und Boote gebaut. Auf das traditionelle Schiffsbauhandwerk verstehen sich die Werftmitarbeiter.

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. »90 Prozent aller Aufträge sind reine Schiffsreparatur«, sagt Kunsch, der seit gut zwei Jahren die Geschicke der Werft lenkt. Und sie aus dem Effeff kennt. Der 44-Jährige hat im Betrieb einst Schiffschlosser gelernt. Nach der Wende und einem fünfjährigen Absteher 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.

Im Reparatursektor erlebte die Schiffswerft im vergangenen Jahr einen 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 und 15 Meter lange Motoryachten für Kunden in Leverkusen und an der Müritz neu gebaut und abgeliefert.

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 Vertrauensverhältnis. 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 Schiffschlosser kämen ihm dabei zu gute, ergänzt Kunsch. Der 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 froh der Barther Bodden 30 Zentimeter dick zu und das Geschäft ein. Fertiggestellte Schiffe in den Werfthallen konnten nicht abgeliefert werden, avisierte neue Auftragsobjekte wie ein Zoll-Schiff und ein Minen-Such- und Räumboot die Werft nicht erreichen.

Infolge der witterungsbedingten Probleme blieb es der Werft nicht erspart, für die Hälfte der Belegschaft im Februar zeitweilig Kurzarbeit anzumelden. Manager Kunsch blickt aber 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 die Schiffe aus dem Wasser heben und wieder zu Wasser lassen kann. Auch werde das Tor der nahen Werfthalle vergrößert. Insgesamt investiert SWB nach Angaben von Kunsch 1,5 Millionen Euro.

Auf dem Reparatur-Markt sieht der Werftchef in den kommenden Jahren jedoch kein größeres Wachstumspotenzial. Deshalb beschäftigt sich das Barther Unternehmen perspektivisch mit maritimen Innovationen und damit neuen Marktchancen, zum Beispiel im Neubau von Schiffen. »Da reden wir von Schiffgrößen von zehn bis zwölf Metern Länge. Die Produktpalette reicht von der Yacht bis zum Behördenschiff.«

Ein neues Terrain in der langen Firmengeschichte wäre hingegen das Geschäftsfeld »amphibisches Wohnen«, wie es Kunsch nennt. Seine Vorstellungen und Pläne gehen über das normale Hausboot hinaus. Denkbar, so der Werftchef, seien schwimmende Hotels und Wohnhäuser, die so konstruiert sind, dass sie bei Hochwasser auftreiben und auf diese Weise vor Schaden bewahrt werden.