

Die Elektrofähre „Missunde“ hat ein Dach mit Sonnenkollektoren und kann sich autark mit Strom versorgen.



Martin Heying

Schiffbau im E-Zeitalter

Die Elektromobilität ist auf dem Vormarsch: Beim traditionellen SUT-Besuch der Barthel Werft in Elbe-Parey fallen sogleich zwei Highlights ins Auge, auf der Helling liegt das Elektro-Schubboot „Elektra“ und am Anleger liegt die Elektro-Fähre „Missunde“.

Hermann Barthel schaut beim Werfrundgang auf das Elektro-Schubboot „Elektra“, das zur routinemäßigen Durchsicht auf der Helling der Werft liegt. „Seit der Abnahme Ende 2021 läuft das Schiff problemlos, die Technik funktioniert gut und wäre die Infrastruktur zur Versorgung der ‚Elektra‘ aufgebaut, gäbe es keinen Grund zur Klage“, meint der inhabende Werfleiter.

Sonderbau „Missunde“

Am Anleger liegt die Fähre „Missunde“. Die solarbetriebene neue Schleifähre „Missunde III“ wird den Verkehr zwischen Kosel (Schwansen) und Brodersby (Angeln) voraussichtlich im Juli aufnehmen. Ursprünglich sollte sie schon zu Ostern ihren Dienst aufnehmen, jedoch sorgten Lieferschwierigkeiten vor allem bei den elektronischen Bauteilen für Verzögerungen. Derzeit hält die „Missunde II“ den Betrieb aufrecht, sie wird am

19. Juni planmäßig außer Betrieb gehen, dann beginnen die Umbauarbeiten an den Anlegern. Die Fährverbindung zwischen Kosel und Brodersby ist seit der Sperrung der Lindaunis-Brücke derzeit zwischen Kappeln und Schleswig die einzige Möglichkeit für Anlieger, Pendler und Touristen, die Schlei zu überqueren. Die „Missunde III“ ist mit Akkumulatoren- und Solarunterstützung ausgestattet. Letztere sorgt für den auffälligen Schiffbau, da die Paneele als Dach über dem Fahrgastbereich aufgebaut sind. Die rund 3,3 Millionen Euro teure Fähre kann in Erweiterung zur Vorgängerin auch Reisebusse und landwirtschaftliche Fahrzeuge über die Schlei setzen. Die „Missunde II“ hat jährlich bis zu 120.000 Fahrzeuge und 50.000 Fahrräder befördert. Die „Missunde III“ kann 50 Tonnen mehr Last tragen als ihre Vorgängerin und kann bis zu 45 Personen gleichzeitig bewegen. Die Gesamt-Tragfähigkeit der neuen Fähre liegt bei 22,5 Tonnen.



Martin Heying

Das voll elektrische Schubboot Elektra ist vollgestopft mit zukunftsweisender Technik. Es kommt regelmäßig zur Durchsicht nach Elbe-Parey.



Arbeitsschiffe und Fähren

In den Schiffbauhallen sind derzeit zwei Arbeitsschiffe im Bau, eines mit eisbrechenden Eigenschaften für das WSA Datteln und ein Vermessungsschiff aus Aluminium für den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). Ende Mai wurde das Schiff auf Kiel gelegt.

Nachdem sich die vorgeschriebene fünfjährige Landrevision der Gierfähre „Werben-Räbel“ bei Havelberg seit fast einem Jahr mehrfach verzögert hatte, hat die Werft Barthel inzwischen den Zuschlag bekommen und wird die Arbeiten im September beginnen.

Eine Gierseilfähre hängt für den Betrieb an einem langen Drahtseil, das sich kurz vor der Fähre aufteilt und an Bug und Heck der Fähre befestigt ist. Verändert sich nun die Länge der Enden zueinander, verändert sich auch der Anstellwinkel der Fähre zum Strom. Der Druck des anströmenden Wassers drängt die Fähre seitwärts. Die Fähre verfügt zusätzlich über einen Hilfs-Antrieb, und kann auf diese Weise nach Elbe-Parey kommen. Es ist also keine „Mitfahrgelegenheit“ per zweitem Schiff nötig

Genügend Aufträge, aber Lieferprobleme

Auch ansonsten ist die Auftragslage gut: Mehrere kleine Neubauten und spatähnliche Arbeitsschiffe hat Barthel im vergangenen Jahr ausgeliefert und weitere sind geplant. Die Lieferprobleme, die immer wieder zu Verzögerungen wie bei der „Missunde“ gesorgt haben, sind immer noch nicht verschwunden, auch wenn die Situation sich zu entspannen scheint. „Es bleibt für uns in der Planung schwierig, da wir nicht verlässlich mit den benötigten Materialien oder Teilen rechnen und planen können“, merkt Hermann Barthel an.

Die Engpässe betreffen vor allem Getriebe und Elektrotechnik, vor allem Touch-Panels sind fast nicht zu bekommen. Auch Pumpen sind immer wieder rar, „das war früher überhaupt kein Thema“, sagt Hermann Barthel. Stahl aus Europa ist verfügbar, aber eben auch teurer, hier stabilisiere sich der Markt auf hohem Niveau, sagt Hermann Barthel. Hochwertiges Aluminium ist nicht immer einfach zu bekommen, wenn es verfügbar ist, so stammt es aus europäischer Produktion und auch hier ist das Preisniveau eher hoch. „So wird es bleiben“, prognostiziert Her-

Anzeige



Martin Heying

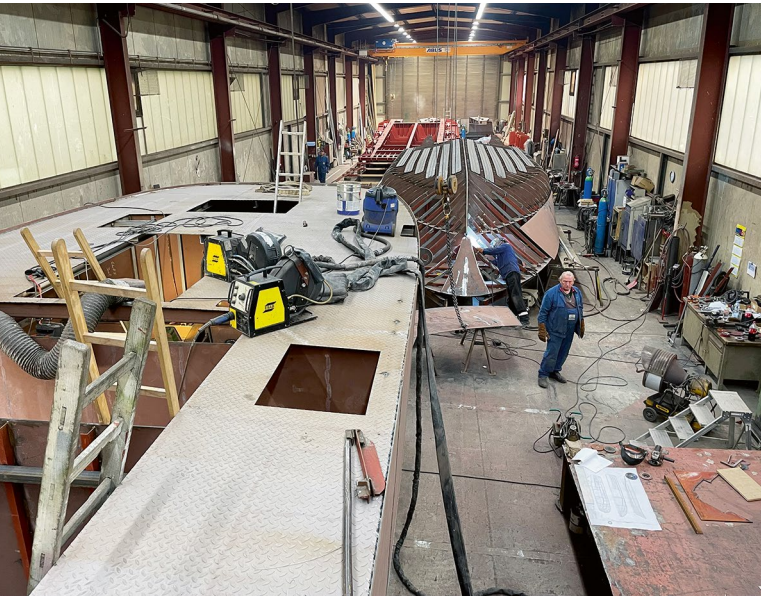
Auch die Auffahrampen der „Missunde“ entstehen auf der Barthel Werft

„Wir wünschen dem
SCHUBBOOT ELEKTRA und
seiner Besatzung
allzeit gute Fahrt ...

... und immer eine
Handbreit Wasser
unter dem Kiel“.

Schiffswerft
HERMANN BARTHEL GMBH

Hauptstraße 123 | 39317 Derben | Tel.: 03 93 49 / 258 | Fax.: 03 93 49 / 5 18 95
www.barthelwerft.de | info@barthel-werft.de



Martin Heying



Die Schiffbauhallen der Barthel Werft sind voll mit Neubauten belegt. Gestiegene Produktionskosten sorgen trotzdem für Nachdenklichkeit.

mann Barthel, für den die größte Herausforderung ist, alte Aufträge wirtschaftlich abzuwickeln: „Hier sind wir an Verträge gebunden, die zu einer Zeit gemacht wurden, als die Gesamtkosten noch deutlich niedriger waren“, erläutert er.

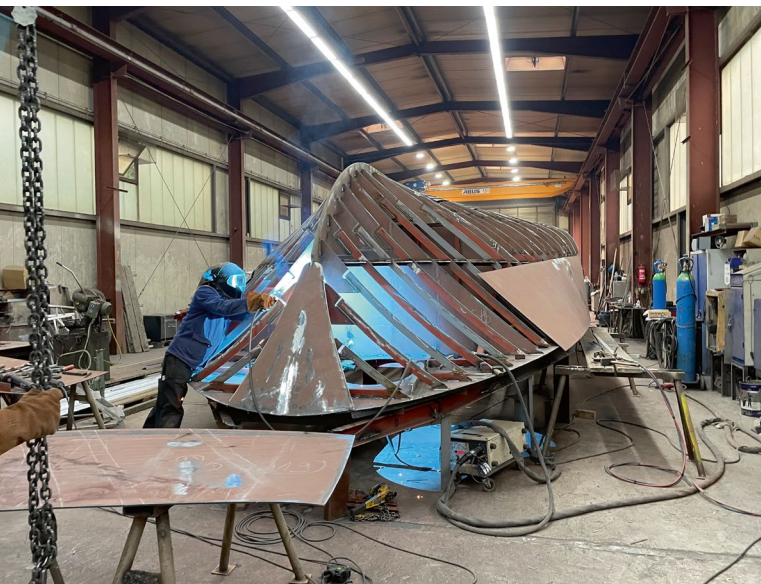
In der Regel handelt es sich bei diesen Verträgen um Aufträge seitens der öffentlichen Hand. Da die Ausschreibungen und Vergaben streng reguliert und komplex sind, ist hier eine nachträgliche Vertragsanpassung an die Marktgegebenheiten nicht möglich. Daher bleibt die Kompensation der gestiegenen Kosten zu hundert Prozent bei der Werft. „Das bleibt auch noch länger so“, schätzt Hermann Barthel, „Mitte 2024 werden diese Aufträge abgearbeitet sein.“

Marktschwankungen werden bleiben

Aber auch dann werde das Planungsrisiko hoch bleiben. Man müsse auch weiterhin mit zum Teil starken Schwankungen bei der Preisgestaltung und bei der Material- und Teileversorgung rechnen.

„Leider treten diese Schwankungen zunehmend willkürlich und nicht vorhersehbar auf. Dementsprechend können wir hier kaum Vorkehrungen treffen“, ist sich Hermann Barthel sicher, „es ist also an uns und an unseren Auftraggebern, Verträge entsprechend aufzusetzen, sodass schlussendlich beide Seiten damit leben können“, erläutert er.

Martin Heying



Martin Heying

Perfekte Schweißarbeiten sind das Fundament des Schiffbaus. Auf der Barthel Werft arbeiten erfahrene Spezialisten.



Werftleiter Hermann Barthel kann sich aktuell nicht über eine mangelnde Auftragslage beklagen.