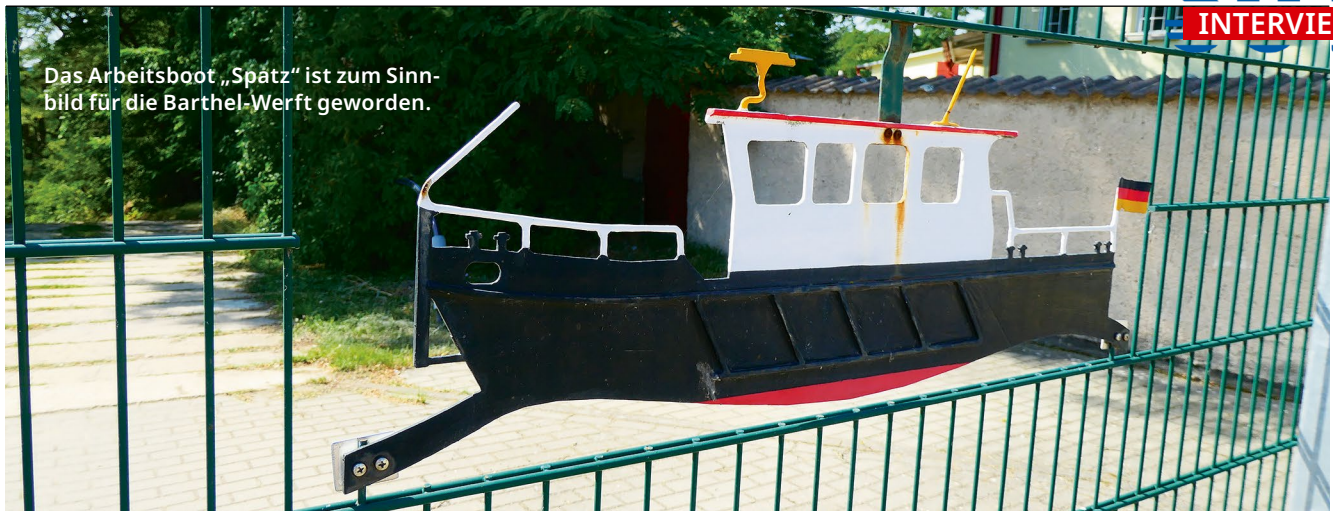




Martin Heying

Das Arbeitsboot „Spätz“ ist zum Sinnbild für die Barthel-Werft geworden.

Besondere Umstände

Die Werften an der Elbe sind aktuell noch sehr gut ausgelastet. Eine schwankende Teileverfügbarkeit stellt die Schiffbauer immer wieder vor Herausforderungen. Sorgen bereitet zunehmend der Fachkräftemangel. SUT sprach darüber mit dem Inhaber der Barthel-Werft Hermann Barthel.

SUT: Wie ist die Situation der Barthel-Werft?

Hermann Barthel: Die Auftragslage ist sehr gut. Probleme gibt es dahingehend, genügend Personal bereitzustellen und die Materialversorgung ist zwar zu neunzig Prozent wieder normal, aber eben nur zu neunzig Prozent. Man erlebt immer wieder neue Überraschungen und das lässt sich schlecht vorhersagen. Man kann es nicht auf eine bestimmte Produktgruppe eingrenzen. Eine Zeit lang hatte verlässlich alles, was mit E-Motoren zu tun hatte, länger gedauert, das ist jetzt aber vorbei. Nun ist immer irgendeine Produktgruppe betroffen und unerwartet nicht verfügbar, aber wir wissen im Vorhinein nicht welche. Und oft sind diese Produkte dann so wichtig, dass man Unterbrechungen im Bootsbau hat.

SUT: Welche Fachkräfte werden von Ihnen am dringendsten gesucht?

Hermann Barthel: Wir suchen wirklich alle Fachkräfte, die wir zum Bauen eines Schiffes benötigen. Vom Schreiner über den

Metallbauer bis zum Elektriker. Am dringendsten brauchen wir Unterstützung im Bereich Konstruktion. Und das Problem besteht flächendeckend, die Universitäten bilden kaum noch Ingenieure aus, das ist ein großes Problem. Man kann dem begegnen, indem man Leiharbeiter aus dem Ausland anheuert, und die Guten letztendlich fest einstellt. Deutsche Facharbeiter gibt es einfach keine mehr.

SUT: Bleiben wir mal bei dem, was sie trotz des Fachkräftemangels geschafft haben, vielleicht eine kleine Übersicht?

Hermann Barthel: Wir haben in 2023 die Fähre „Missunde“ abgeliefert, und bauen aktuell an einem Taucher- und Werkstattschiff und einem Arbeits- und Aufsichtsschiff für die WSA Westdeutsche Kanäle, an einem weiteren Arbeits- und Aufsichtsschiff und einem Vermessungsschiff für den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN). Dann bauen wir einen Klappprahm für das WSA Ems-Nordsee mit Dienstort Meppen. Nach dem Vorbild der „Emmerich“ haben wir jetzt auch mit dem Bau von drei Arbeits- und Aufsichtsschiffen für den Rhein begonnen. Also wir haben nicht zu wenig Aufträge.

SUT: Das gilt wahrscheinlich auch für Reparaturen?

Hermann Barthel: In der Tat. Voriges Jahr hatten wir eine Fähre für Arneburg repariert, das sind ja immer große Reparaturen. Aktuell reparieren wir die Gierfähre für Werben, der Umfang ist fast wie ein Neubau vom Schiff. Und die Fähre von Rogätz hatten wir erst 2023 in der Landrevision, aber sie ist regelmäßig bei uns, weil sie sehr stark belastet wird, da sie oft als Ausweichmöglichkeit genutzt wird, wenn die A2 mal wieder gesperrt ist.



Martin Heying

Neubauten und Reparaturen sorgen für eine hohe Auslastung der Barthel-Werft in Elbe-Parey.

Martin Heying