



Die idyllisch gelegene Bolle-Werft hat sich einen Namen im Bereich Elektromobilität in der Schifffahrt gemacht.



Martin Heying

E-Mobilität immer präsenter

Die Schiffbau-Hallen der Bolle-Werft in Derben sind gut belegt. Neben Reparaturen und Wartungsarbeiten stehen viele Elektrifizierungen und auch wieder einige Neubauten auf der Auftragsliste. Das nächste Schiff wartet schon darauf, die freigewordene Helling zu belegen.

Im letzten Jahr arbeitete man all die Aufträge ab, über die SUT bereits berichtete. So ist das von der Bollewerft konzipierte und geplante Elektroarbeitsboot vom Typ Spatz für das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in Brandenburg an der Havel seit einem dreiviertel Jahr in Bau.

„Der Prototyp entsteht ja in Kooperation mit Jastram, Kadlec & Brödlin und Tesvolt. Wir trotzen den Widrigkeiten durch die Lieferengpässe was Elektroteile angeht, um die Verzögerung so gering wie möglich zu halten“, berichtet Werft-Chef Mario Bolle. Die zwei Motoren von Danfoss und eine 1.000-Kilowatt-Batterie von Tesvolt sind schon im Schiff, welches auch schon im Wasser liegt und sich in der Endausrüstung befindet. Mario Bolle ist sicher, dass die Finalisierung des E-Spatzes zügig voran geht.

Die Elektrifizierung des „SUNliners“ für die Donauschifffahrt Wurm & Noé ist abgeschlossen, das Schiff in Passau mit originalen Schottel-Antrieb, zwei 169-Kilowatt-Danfoss-Motoren und einer 1.600-Kilowatt-Batterie in Fahrt gegangen.

Diese Elektrifizierung war für Bolle der Auftakt zu weiteren Elektrifizierungen von Fahrgastschiffen aus der Region Berlin und Brandenburg. Dazu gehörten die „Sirius“ für die Nordstern-Reederei in Brandenburg, die Franziska für die Reederei Hadynsky in Berlin, die Neubauten der Grachtenboote „Prinz Bernhard“, „Königin Wilhelmina“, „Oranje Nassau“ für die Berliner Stern und Kreis sind inzwischen schon länger in Fahrt.

Bolle hat immer wieder Anfragen für die Elektrifizierung von Schiffen, die meist aus dem Bereich Fahrgastschifffahrt kommen.



Martin Heying



Die beiden Arbeitsboote „Altenrheine“ und der Elektro-Spatz befinden sich in der Endausrüstung und warten auf die Reise in ihr Einsatzgebiet.

Ein neuer Katamaran für Prague Boats

Der neueste Katamaran-Neubau für die Prague Boats s.r.o. schwimmt schon im Wasser, es ist das siebte Schiff, das Bolle für Prague Boats baut. Nach den Schiffen „Grand Bohemia“, „Bohemia Rhapsody“, „Agnes de Bohemia“, „Marie d'Bohemia“ und „Bella Bohemia“ soll der aktuelle Neubau allerdings nicht mehr „Bohemia“ im Namen führen. Auch der neue Katamaran für Prag wird wieder vollelektrisch sein.

Das siebte Schiff, das Bolle seinerzeit für Prague Boats baute, ist ein antriebsloses Büroschiff, bei dem die Tschechen den Ausbau selbst übernehmen.

Elektrifizierungen, Reparaturen, Neubauten

Die Arbeitsboot „Altenrheine“ für das WSA Westdeutsche Kanäle und der Elektro-Spatz haben inzwischen ebenfalls die Schiffbauanlagen der Werft verlassen und schwimmen bereits im Wasser. Sie befinden sich in der Endausrüstung. „Neben den Elektrifizierungen haben wir noch jede Menge Reparaturen, Wartungen und andere Routinearbeiten im Auftragsbuch“, berichtet Mario Bolle. In den Schiffbauhallen geht es derweil weiter voran, hier entsteht gerade das Arbeitsboot „Cragen“ für das WSA Westdeutsche Kanäle und die Belegschaft legte Mitte Juni zwei Schwimmgreifer für das WSA Weser auf Kiel.

Versorgungslage angespannt

Mario Bolle sieht sich weiterhin gut aufgestellt. Die Herausforderungen beschreibt er so: „Bei der aktuellen Finanzierungslage der Wasserstraßen und der dazugehörigen Behörden, ist es schwer eine Prognose abzugeben, wie und wann die Ausschreibungen der Wasser- und Schifffahrtsämter (WSA) erfolgen werden“, gibt er zu bedenken. „Die Versorgung hat sich schon wieder verbessert. Unsere Lieferketten sind weitestgehend wieder stabil und es pendelt sich vieles wieder ein. Ich schaue grundsätzlich positiv in die Zukunft. Die aktuelle Gesamtlage stellt uns als Werft sicherlich immer wieder vor neue, oft auch technische Herausforderungen, aber aufgrund unserer hohen Flexibilität stellen wir uns diesen Herausforderungen“, führt Mario Bolle aus.

„Die veränderte Verfügbarkeit von Teilen und Material erfordert eine flexible Planung, darauf sind wir eingestellt.“

Anzeige

www.schrammgroup.de

Am Südufer | 25541 Brunsbüttel
Tel. +49 (4852) 83 01-0

SCHRAMM group GmbH & Co. KG

H. SCHRAMM
Towage

NAVCONSULT

SCHRAMM
Ports & Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS
Water & Energy

RENSBURG PORT
Water & Energy

GLÜCKSTADT PORT
Water & Energy

SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN



- **Schlepper und maritime Dienstleistungen**
Europaweite Verschleppungen und Seetransporte mit eigenen Schleppern und Pontons, Bergungen
- **Häfen, Logistik und Agentur**
Universalhäfen mit trimodaler Verkehrsanbindung. Umschlag, Transport, Lagerung, Komplettlösungen
- **Offshore Consulting**
Logistikkonzepte für Offshore-Windparks, Bauaufsichten, Barge- und Tow master, Supercargo, Operation
- **Engineering und Schiffbau**
Von der Idee bis zur Turn-Key-Lösung



Martin Heying

Das Arbeitsboot „Crangen“ für das WSA Westrdeutsche Kanäle in der Schiffbauhalle von Bolle nimmt schon deutliche Form an. .



Das siebte Schiff für die Prague Boats schwimmt schon im Wasser. Der E-Katamaran wird aber nicht mehr den Namensteil „Bohemia“ führen.

Über die Werft

Die Schiffswerft Bolle wurde 1861 am Pareyer Verbindungskanal bei Derben gegründet – damals noch unter dem Namen „Schiffswerft Gebrüder Bolle“. Die Lage der Werft erwies sich schon damals als günstig: Die Schiffe konnten über den Elbe-Havel-Kanal aus Richtung Berlin sowie über die Elbe anreisen. Außerdem schützte die Pareyer Schleuse die Werft vor Wasserstandsschwankungen der nahe gelegenen Elbe.

Das Produktionsprogramm der Werft war schon immer gemischt. Sie übernahm Schiffsneubauten, Schiffsreparaturen und -umbauten. In der Anfangszeit wurden überwiegend Motorgüterschiffe, aber auch Schiffe für den Fischfang im Schwarzen Meer

fertiggestellt. Bis 1972 blieb die Werft im Privatbesitz der Familie Bolle, dann wurde sie zwangsweise an die DDR verkauft und Teil eines Volkseigenen Betriebs (VEB). Mit dem Ende der DDR ging die Werft im Jahr 1990 zurück in den Familienbesitz. Die Familie Bolle gab sich alle Mühe, die folgende, nötige Umstrukturierung und Modernisierung an die Tradition der Werft anzuknüpfen. Für Mario Bolle, der die Werft in sechster Generation leitet, ist es ein Kurs für eine erfolgreiche Zukunft, denn seit der Reprivatisierung gingen mehr als 200 Schiffe vom Stapel.

Inzwischen hat sich Bolle vor allem als Werft mit hoher Expertise für Elektromobilität in der Schifffahrt einen Namen gemacht.

Martin Heying



Martin Heying

Bauaktivität ist auf der Bolle-Werft derzeit nicht nur in den Schiffbauhallen. Auf dem Werftgelände werden die Zu- und Abfahrten befestigt und neben den Büros entsteht ein neuer Parkplatz für die Mitarbeiter und Besucher.

