



Die Schiffswerft Bolle in Derben an der Elbe hat auch in diesem Jahr viel zu tun.



Schiffswerft Bolle

Spezialist an der Elbe

Die Steuerung vieler paralleler Großprojekte stellt für die Schiffswerft Bolle in Derben keine Seltenheit dar. Geschäftsführer Mario Bolle gab SUT einen Einblick in das Alltagsgeschäft des Werft-Teams und ordnete den Trend zur E-Mobilität im Schiffbau neu ein.

SUT: Herr Bolle, auch im aktuellen Jahr steuern Sie auf Ihrer Werft mehrere Projekte. Auf Basis der „Emmerich“ befinden sich beispielsweise fünf Verkehrssicherungsschiffe mit Schottelantrieb und Scandiesel-Motoren im Bau. Wie geht es hier voran?

Mario Bolle: Wir liegen voll im Zeitplan und werden die Arbeits- und Aufsichtsschiffe nach aktuellem Stand termingerecht abliefern.

SUT: Geben Sie uns einen Einblick in Ihre weiteren Projekte?

Mario Bolle: Alle Projekte sind im Produktionsplan verankert und werden mit leichtem zeitlichem Versatz, aber auch parallel zu den Verkehrssicherungsschiffen gefertigt. Aktuell befindet sich das Taucherwerkstattsschiff *Bergeshövede* in Halle 3, während die *Köln* – ebenfalls ein Arbeits- und Aufsichtsschiff – in Halle 4 im Stahlbau ist. Die *Xanten* liegt am Kai zur Endausrüstung und ist nahezu fertiggestellt. Die *Neuss*, das erste Schiff der Serie, wurde bereits Ende April getauft.

SUT: Ist das Thema E-Mobilität auf Ihrer Werft weiterhin eine relevante Komponente im Schiffbau?

Mario Bolle: Absolut. Der Großteil unserer Neubauten ist mindestens diesel-elektrisch ausgelegt. Das bedeutet: Der Antrieb

erfolgt elektrisch, die Energie stammt jedoch in der Regel aus einem Dieselgenerator. Durch Pufferbatterien, die insbesondere bei Manövern zum Einsatz kommen, kann der Generator stets im optimalen Effizienzbereich betrieben werden – was den Kraftstoffverbrauch deutlich reduziert. Entsprechend sinken auch die Emissionen. Erste Verbrauchsmessungen der *Neuss* zeigen eine Reduktion von rund 30 Prozent – oder anders gesagt: Der Verbrauch liegt auf dem Niveau eines deutlich kleineren Schiffs. Zugleich ist es uns wichtig zu betonen, dass wir nicht versuchen, elektrische Antriebskonzepte pauschal auf jeden Einsatzzweck zu übertragen und jedem



Schiffstypen oder Anwendungsfall einen Elektroantrieb überzustülpen. Vielmehr prüfen wir bei jedem Neubau individuell, ob ein vollelektrischer, diesel-elektrischer oder klassischer Antrieb aus wirtschaftlicher, technischer und ökologischer Sicht die sinnvollste Lösung ist. Wenn Wandel, dann mit Verstand – technologieoffen und im

Sinne unserer Kunden. Zudem haben wir aktuell wieder ein rein elektrisches Fahrgastschiff im Auftrag, das in der ersten Jahreshälfte des kommenden Jahres ausgeliefert wird. Unsere Werft existiert bereits seit 1861 – meine Vorfahren haben seitdem viele technologische Umbrüche miterlebt und mitgestaltet: vom Holz- zum Stahlschiff, vom Treidelkahn zum Motor-



Schiffswerft Bolle

Blick auf die Xanten – die zweite der fünf Emmerich-Nachbauten, die derzeit zur Endausrüstung am Kai liegt.

schiff, vom Kalfatern über das Nieten bis hin zum Schweißen. Heute ist es unsere Aufgabe, auch die nächsten Schritte im Schiffbau verantwortungsvoll zu gehen und neue Wege auszuloten.

SUT: Wie sieht es bei der Wahl der eingesetzten Schiffsmotoren oder generell den Antriebstechnologien aus?

Mario Bolle: Wir arbeiten mit zahlreichen renommierten Herstellern zusammen und wählen für jedes Projekt die passende Antriebslösung. Dabei berücksichtigen wir eine Vielzahl technischer und betrieblicher Faktoren, um den jeweils optimalen Antriebsstrang zu definieren – individuell abgestimmt auf den Einsatzzweck des Schiffs.

SUT: Mit der für das vergangene Jahr geplanten Photovoltaikanlage auf Ihrer großen Schiffbauhalle haben Sie sich zum Ziel gesetzt, die Werft energieautarker zu betreiben. In welchen Bereichen bemerken Sie bereits die Vorteile einer solchen Anschaffung im Alltagsgeschäft?

Mario Bolle: Aufgrund von Verzögerungen geht unsere PV-Anlage erst in diesem Jahr in Betrieb. Sie ist so dimensioniert, sowohl hinsichtlich ihrer Fläche als auch Speicherkapazität, dass wir voraussichtlich rund 40 Prozent unseres Strombedarfs selbst decken können. Ob sich diese Erwartung in der Praxis bestätigt, wird der Betrieb in den kommenden Monaten zeigen. Wir freuen uns über das große Interesse an unserer Arbeit.

Sarah Kuhn

Anzeige



RudderPropeller
— SINCE 1950 —



Precision in every manoeuvre

THE LEADING INVENTION SINCE 1950