



Het cruiseschip Amadeus Diamond, zoals het de laatste maanden voor anker lag bij scheepswerf De Hoop in het Winschoterdiep. Foto's: DvhN/ Anne Marie Kamp

'Love Boat' aan het Winschoterdiep

Eerste cruiseschip in vier eeuwen scheepsbouw in Hoogezand-Sappemeer

Drie golfholes op het bovenste dek, een blinkende stuurcabine voor de captain, sjieke suites voor de varengasten, trendy partytenten voor een high tea in de namiddag, wellness- en fitnessfaciliteiten en comfortabele lounges op de benedendekken. Cruiseschepen worden niet alleen gebouwd op de Meyer Werft in Papenburg, maar nu ook aan het Winschoterdiep in Hoogezand-Sappemeer.

Door René Otterloo

Natuurlijk bestaat er een verschil van dag en nacht tussen de cruisebouw in de Veenkoloniën en de Duitse oceanreuzen, waarvoor zelfs tijdelijk een brug over de Eems wordt afgebroken. Weinigen zullen er bij stil staan dat deze vorm van scheepsbouw ook mogelijk is langs het kanaal tussen Groningen en Winschoten.

Afgelopen week is de Amadeus Diamond van scheepswerf De Hoop in Foxhol naar Amsterdam gevaren, waar het donderdag is gedoopt. En gisteren begon het aan een leven als riviercruiser.

De Oostenrijkse rederij Lüftner Cruises neemt het varende hotel in de vaart op het traject tussen onze hoofdstad en Budapest. Kosten voor een 15-daags tripje (enkele reis): vanaf 2.920 euro p.p. Met z'n twee-



De klapboeg van de Amadeus Diamond is een vernuftig staaltje van innovatie, uitgedacht op de tekenafels van de scheepswerf zelf.

tjes in de exclusieve Amadeus-suite? Tegen betaling van een kleine negen mille is 'ie voor u.

Van de graanhandel op de Oostzee tot de offshore in de Golf van Mexico. In vier eeuwen tijd werden er aan de boorden van het Winschoterdiep schepen gebouwd. In alle soorten en maten.

Van de historische barken en galjoten, die vaak nog op het oog werden gebouwd, tot de hedendaagse coasters vol in-

novatieve hightech.

Een cruiseschip, vijf sterren en dus van alle gemakken voorzien, werd echter nooit gebouwd langs dit kanaal. Met het opleveren van de Amadeus Diamond heeft de Foxholster werf een heuse primeur.

De hoofdvesting van De Hoop in Lobith durfde het wel aan (ondanks een essentiële beperking) om ook eens een cruiseschip aan het Winschoterdiep te bouwen.

■ SCHIP IN CIJFERS

Lengte: 114 meter.
Breedte: 11,40 meter.
Diepgang: 1,30 meter.
Passagiershuten: 74.
Personeelshuten: 25.
Voortstuwing: 2 x 746 kw.

Het was namelijk spannend toen het schip in december van stapel liep. "Op onze werf

de opbouw van het schip stabiel te houden. Wanneer je daarbij geen hulpmiddeltjes toepast, gaat het casco vervormen. Dit cruiseschip is 110 meter lang met heel veel glas aan de zijkanten. Daardoor is het constructief relatief zwak. Door middel van allerlei berekeningen hebben we aan de binnenzijde steunbalken aangebracht om zo het zaakje in zijn verband te houden."

In het verlengde hiervan: door dat zwakke casco moest de werf veel afloopsledes aanbrengen. Dat zorgt echter weer voor meer wrijving en dus minder snelheid. En snelheid is juist van groot belang bij een tewaterlating.

De missie slaagde, maar toch hielden ze even hun hart vast. Ondanks computergestuurde rekensessies, die door en door werden geanalyseerd, blijft het per slot van rekening mensenwerk. Suurmeijer: "Je kunt iets over het hoofd zien, het kunnen extreme weersomstandigheden zijn en je weet bovendien dat de concurrentie stiekem meekijkt. Die was ook nieuwsgierig hoe ons dit verging. We zijn hier in Foxhol een betrekkelijk jonge werf, we zitten er pas sinds de zomer van 2007." De Hoop in Foxhol is dus glansrijk geslaagd in haar opdracht om het cruiseschip te bouwen. "Ik sluit niet uit dat wij in de toekomst meer van dit type schepen mogen bouwen. Het was voor ons allemaal een grote inspanning, maar ook een mooie uitdaging."

Scheepswerf De Hoop

Scheepswerf De Hoop Foxhol BV ging in augustus 2007 van start met een ploeg medewerkers die tot dan toe werkte voor scheepswerf Volharding. De Hoop nam de Volharding over, inclusief 'de voltallige bemanning'.

"Voor het personeel was dit een hele geruststelling, want het zag er in eerste instantie slecht uit voor de mannen", aldus woordvoerder Hans Suurmeijer.

De orderportefeuille voor De Hoop is in ieder geval gevuld tot eind 2011. Momenteel wordt er gewerkt aan een serie van zes zogeheten

offshore-suppliers die stuk voor stuk in de Golf van Mexico worden ingezet.

Hans Suurmeijer: "Wij hebben uitstekende contacten met een rederij uit Mexico en we zijn goed ingevoerd in de offshore- en olieindustrie. Wanneer wij de schepen goed afleveren en daarbij onze kosten in de gaten houden, verwacht ik dat wij de economische recessie goed te lijf kunnen. Toch ontkomen ook wij niet aan het treffen van maatregelen."

De werf heeft zo'n zestig mensen op de loonlijst staan.

Veel werk voor de regio

De bouw van een cruiseschip is doorgaans een logistiek hoogstandje. Aan de Amadeus Diamond werkten 56 bedrijven uit binnen- en buitenland. Behalve de scheepswerf zelf pikten ook zeven andere bedrijven uit de regio hiervan een graantje mee:

Noordhof Schilderwerken (Kropswolde), schilderwerk.
Machinefabriek Börger

(Hoogezand), vloeren/staalwerk.

Westerman BV (Winschoten), staalwerk.
Gebr. De Haan BV (Hoogezand), sprinklerinstallatie.
Hanzestad BV (Delfzijl), drijvende kranen.

Bloem Glazeniers (Hoogezand), glazen deuren.
BHP BV (Ten Post), pijpleidingen.

De buitenlandse inbreng kwam uit Finland, Denemarken en Oostenrijk.

Klapboeg

Speciaal voor de Amadeus Diamond heeft scheepswerf De Hoop de zogeheten klapboeg ontwikkeld. Het schip mag maximaal 110 meter lang zijn, want anders past het niet in de sluisen die het onderweg (Rijn, Mozel, Main) passeert.

Dank zij deze klapboeg is het schip nu 114 meter en dit betekent praktisch gezien, dat er zes extra passagiershuten gerealiseerd zijn. Geschatte meerprijs voor de rederij: tien tot twaalf procent.

Via een hydraulisch systeem kan de boeg ingeklapt

worden, waardoor het ondanks de lengte van 114 meter toch in de sluis van 110 meter past.

"Wij zijn erg trots op dit stukje innovatie. Zo blijven wij de concurrentie een stapje voor", aldus Hans Suurmeijer van scheepswerf De Hoop.

Waarom zo'n klapboeg dan nodig is?

"Naast de extra accommodatie is het uit esthetische overweging.

Een cruiseschip met boeg ziet er nu eenmaal mooier uit dan een schip zonder boeg. De passagiers zijn hier erg gevoelig voor."



Woordvoerder Hans Suurmeijer wandelt over het bovendeck.



De achtersteven van de riviercruiser



Het schip is startklaar opgeleverd, inclusief inrichting.



Tot op het laatste is er in Foxhol hard gewerkt aan de afwerking.