

De Hoop Werft stellt erstes 135-m-Schiff für Lüftner Cruises fertig

# AMADEUS SILVER in Amsterdam getauft

Nach zehnmonatiger Bauzeit auf der De Hoop Shipyard hat Lüftner Cruises am 12. April in Amsterdam ihren neuesten Flottenzugang feierlich taufen lassen. Das neue Flaggschiff stellt einen Meilenstein für die Zusammenarbeit zwischen der österreichischen Flusskreuzfahrt-Reederei und der niederländischen Werft dar.

Schiffbau ist keine Routine. Selbst für eine erfahrenen Reederei-Familie wie die von Martina und Dr. Wolfgang Lüftner nicht. Schmunzelnd bekundete der Gründer und Geschäftsführer von Lüftner Cruises den über 150 Taufgästen: „Immerhin stehen wir nicht mehr kurz vor dem Herzinfarkt, wenn wir zwei Wochen vor der ersten Gästefahrt an Bord kommen und das Schiff aussieht, als würde es weder in einem Monat, noch in einem Jahr fertig sein.“ Doch inzwischen wisse die Familie: Diese letzten Tage und Nächte vor der Übergabe sind eine wundersame Zeit. „Wahrscheinlich liegt es in der Mentalität der Schiffbauer, den letzten Moment abzuwarten, um dem Eigner zu zeigen, wie erfolgreich und kraftvoll das Team arbeiten kann. Auch wenn ich nicht verstehe, warum das sein muss“, beteuerte Lüftner. „Am Schluss jedenfalls zählen zwei Dinge: Dass wir ein Produkt auf den Markt bringen können, mit dem unsere Gäste und wir zufrieden sind. Und dass wir mit der Werftbelegschaft in Freundschaft zusammen feiern – und zukünftig über weitere Aufträge reden können.“

Das hat bisher wohl immer funktioniert: Elf Schiffe betreibt Lüftner Cruises inzwischen. Lediglich ein 102-m-Schiff hat die Reederei zugekauft. Alle Neubauten – das waren zuvor neun 110-m-Schiffe – stammen von der De-Hoop-Helling in Lobith nahe der deutsch-niederländischen Grenze. „Es war uns eine große Ehre, auch das erste 135-m-Schiff für Lüftner bauen zu dürfen“, erklärte Werftchef Patrick Janssens. „Seit dem ersten zweieinhalbdeckschiff im Jahr 1997 haben wir gemeinsam mit Eigner und Zulieferern nicht nur Detailverbesserungen an dem Konzept vorgenommen, sondern

ganz bedeutende Fortschritte erzielt.“ Dabei galt es nicht nur, immer mehr Technik in immer weniger Zwischenräume zu packen, um mehr Platz für die Gäste zu schaffen, sondern beispielsweise auch an den Schallwerten zu arbeiten. Mit Erfolg: „Mit weniger als 50 dB in allen Kabinen ist die AMADEUS SILVER leiser als jedes andere Schiff“, freute sich Janssens.

### Durchkonzipierte Exklusivität

Eine schwimmende Bettenburg sollte das Fünf-Sterne-Schiff ohnehin nicht werden. Gemeinsam mit Eigner und Werftteam erarbeitete das renommierte Schiffsarchitekturbüro Art Line innovative Innenraumkonzepte. „Wenn zehn Menschen mit Köpfen voller Ideen an einem Tisch über Raumaufteilung, Farben und Einrichtung diskutieren, kann ich nachvollziehen, warum auf Werften eine Helmpflicht besteht“, zwinkerte Lüftner über die meist schwierige Planungsphase. Deren Ergebnisse können sich jedoch wieder einmal sehen lassen: So erstreckt sich beispielsweise der Fitness-Raum mit einer kleinen Galerie und Wendeltreppe über zwei Decks, die Trainingsgeräte sind in Richtung der deckshohen Fensterfront orientiert. „Wellness spielt bei uns eine zu große Rolle, um diesen Bereich im Unterdeck zu verstecken“, erklärt dazu Radu Comanici, technischer Betreuer der Reederei. „Diese Anordnung vermeidet das Gefühl, dass man sich beim Training in einem Hamsterrad bewegt.“

Das Gefühl von Privatsphäre indes sollen die Gäste nicht nur in ihren Unterkünften finden: Über das Schiff verteilt gibt es Auf-

enthaltsbereiche, die sich von den üblichen öffentlichen Räumlichkeiten abheben: Vorn im Restaurant stechen zwei Nischen mit je einem Esstisch hervor, die sich mit dunkler, samtiger Wandbespannung, Geländern und Kronleuchter von den übrigen Essplätzen unterscheiden. „Das ist unsere Offiziersmesse“, zwinkert Comanici. Am anderen Ende des Restaurants mit seinen Panorama-Fenstern sind ähnlich eingefasst zwei Sitzgruppen situiert, wie man sie in der ein Deck höher gelegenen Panorama-Lounge findet. Auch im oberen Deck der Lobby schafft das Café Vienna einen exklusiven Platz für rund ein Dutzend Gäste. Dort werden insbesondere österreichische Kaffee-Spezialitäten und Sacherortere gereicht. Und in dem Clubraum am Heck bildet die mittschiffs nach innen versetzte Glaswand zwei tageslichtgeflutete Sitzgruppen, mit Fenstern zu drei Seiten. Dazwischen befindet sich ein kleiner Außenbereich – eine wind- und regengeschützte Rauchercke mit Ausgang zum Sonnendeck, wo Liegestühle, Putting-Green, Groß-Schach, einige Sonnensegel, eine Freiluft-Bar sowie einige Mietfahräder für den Landgang zu finden sind. Einen weiteren Außenbereich am Bug bietet die teilüberdachte und durch eine Glaswand windgeschützte „River Terrace“ vor der Panorama-Lounge. Wie schon auf den beiden letzten Neubauten der AMADEUS-Flotte haben die Gäste die Möglichkeit, sich dort zu speziellen Anlässen im Rahmen eines „Highlight-Dinners“ verköstigen zu lassen.

Fröhliche Taufgesellschaft trotz Regen (v.l.): Anna Lüftner, Annemarie Janssens-Voorn, Patrick Janssens, Martina Lüftner, Lea Lüftner, Corina Lüftner und Doris Hegert



Luftballons mit guten Wünschen aufsteigen zu lassen gehört bei Lüftner Cruises zur Tradition. Die bisherige Rekordreise eines Ballons ging bis Südfrankreich | Bild: Gehraase



Da das Fendersystem der Lotsenboote übernommen wird, sind die neuen 25m SWATH@A&R Patrouillenboote für alle Arten von Boarding Einsätzen prädestiniert | Bild: Abeking & Rasmussen

### Taufe des 3. SWATH@A&R Patrouillenbootes für die lettische Marine

Am 11. April wurde das dritte Patrouillenboot in SWATH Bauweise für die lettische Marine bei Abeking & Rasmussen getauft. Die Taufgästin, Inta Englande, als Vertreterin der Stadt Jelgava, ließ die Champagnerflasche am Bug zerschellen und gab dem Schiff den Namen JELGAVA. Der Auftrag umfasst fünf Schiffe, welche von Abeking & Rasmussen entworfen und konstruiert wurden. Bau und Ablieferung erfolgen in Kooperation mit der Riga Shipyard; zum Teil in Riga und zum Teil in Lemwerder. Einen flexiblen Einsatz gewährleistet ein containerisiertes Missionsmodul im Vorschiff. Je nach Aufgabenstellung kann z. B. ein Tauchermodul oder eine Vorrichtung für die Minenbekämpfung installiert werden. So können die Boote an geänderte Einsatzanforderungen schnell und kostengünstig angepasst werden.

Die außergewöhnlichen Seegangseigenschaften der SWATH Schiffe waren ausschlaggebend für die Entscheidung der lettischen Marine. Die Schiffsbewegungen werden drastisch reduziert. Sie sind vergleichbar mit einem konventionellen Monohull von 3- bis 4-facher Größe. Bis zu acht Crewmitglieder können für eine Woche ihren Dienst auf hoher See verrichten. Der Haupteinsatzbereich liegt in der Überwachung und Kontrolle der Hoheitsgewässer und der ausschließlichen Wirtschaftzone (AWZ) sowie die Teilnahme an internationalen Einsätzen. Da das Fendersystem der Lotsenboote übernommen wird, sind die neuen 25m SWATH@A&R Patrouillenboote für alle Arten von Boarding Einsätzen prädestiniert.

Mit diesem Schiff wird die Erfolgsgeschichte der SWATH@A&R Technologie fortgesetzt. Es handelt sich hierbei um das 13. Schiff dieser Bauart. Bereits seit 1999 sind diese besonderen Schiffe in den Längen 25m, 40m, 50m und 60m als Lotsenversetz- und Lotsenstationsschiffe, Crew Transfer Vessel sowie als private Motoryacht auf der ganzen Welt im Einsatz. Die Übergabe der JELGAVA an RIGA Shipyard findet Ende Juni auf dem Marinestützpunkt in Warnemünde statt. ■ Nu

## Herzlichen Glückwunsch zur Schiffstaufe!

esa wünscht dem **MS Amadeus Silver** und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt und immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel – mit dem **esa Versicherungspaket**.



Ein Unternehmen der Allianz (®)

Schiffdaten MS AMADEUS SILVER	
Länge / Breite / Höhe	135 x 11,45 x 6,00 m
Tiefgang (bei Ballast)	1,45 m (2,10 m)
Hauptantrieb	2x Caterpillar C32
Leistung	746 kW bei 1.800/min
Ruderpropeller	2x Veth Z-drive type 900
Geschwindigkeit	25 km/h
Bugstrahlruder	Veth 4-K-1200, 350 kW
Aggregate	2x Caterpillar C18, 500 kVA 1x Caterpillar C16, 450 kVA 1x Caterpillar C6.6, 156 kVA
Besatzung / Passagiere:	45 / 180
Bugstrahlanlage	Schottel Pump-Jet SPJ 57 RD, 200 kW

Den Hauptmaschinenraum teilen sich zwei Caterpillar C32 Hauptmaschinen mit je 746 kW mit zwei Bordstromerzeugern



Die bis zu 180 Passagiere wohnen in 78 Standard-Kabinen zu je 16 qm sowie in zwölf Suiten zu je 24 qm mit privaten Außenbalkon und Panoramafenster. Normale Fenster haben lediglich die 19 Kabinen auf dem unteren Deck, die Kabinen der oberen beiden Decks sind mit französischen Balkonen ausgestattet. Anstelle einer Schiebetür, die maximal zwei Drittel der Außenfrontbreite frei gibt und ein separates Gelände erfordert, setzen die Designer der AMADEUS SILVER auf ein horizontal geteiltes Panoramafenster, dessen oberer Teil sich per Knopfdruck hinter den unteren, feststehenden Teil absenken lässt. Comanici ist überzeugt: „Eine bessere Fenster-Lösung gibt es nicht.“ Die Teakholzboden-Optik, die aus den Nasszellen mit platzsparender Glasschiebetür bis in die Kabinen hinein gezogen wurde, verstärkt das offene Raumgefühl. Lichtschalter sucht der Gast in den Nasszellen dank Bewegungsmelder vergebens. Alle Unterkünfte verfügen jedoch über Regler für die von Intech Marine installierte Klimaanlage sowie einen Schalter für den Bitte-nicht-stören-Modus. Der ist Teil des integrierten Hotel-Management-Systems, mit dem das Personal an der Rezeption auch feststellen kann, ob etwa ein Kabinfenster noch offen steht, wenn die Gäste auf Landgang sind. Auf ein komplexes Entertainment-System greifen auch die Flachbildschirme in den Gästeunterkünften zurück: Neben Satelliten-Fernsehen, On-Demand-Filmen und mehrsprachigen Informationskanälen für die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke lassen sich auch die Schiffsaußenkameras oder die elektronische Wasserstraßenkarte aufschalten. Für touristische Informationen in den öffentlichen Bereichen stehen tragbare Voice-Boxen zum Ausleihen bereit. Besonders stolz ist Comanici auf die Internet-Anbindung an Bord. Damit die Gäste unterwegs surfen, arbeiten und ihre Digitalfotos sofort

Die großzügigen Suiten verfügen über einen begehbaren Kleiderschrank



an die Daheimgebliebenen versenden können, reicht die WLAN-Abdeckung über das ganze Schiff. In der achtern gelegenen Club-Lounge befinden sich zusätzlich zwei Internet-Terminals. Eine Kombination aus Server, Router und vier Funkmodems, die mehrere 3G- und 4G-Mobilfunknetze gleichzeitig anzapfen und bei Bedarf zusätzliche Bandbreiten via Satellit einbinden können, stellt die Verbindung nach außen her. „Heutzutage kann man keinem Gast aus Übersee mehr vermitteln, dass es in Europa Gebiete ohne High-Speed-Funkabdeckung gibt“, beschreibt Comanici die Erfahrungen der vergangenen Jahre. „Bislang konnten wir Upload-Bandbreiten von bis zu 1 Mbit/s bereit stellen – das neue System schafft zehn mal mehr.“

**Sparsam und umweltzertifiziert**

Um den Stromverbrauch angesichts all der Technik an Bord in Grenzen zu halten, ist fast die gesamte Beleuchtung mit langlebigen LED-Leuchtmitteln bestückt. „Damit reduzieren wir nicht nur den Verbrauch, sondern auch die logistische Herausforderung, das Schiff ständig mit neuen Glühlampen versorgen zu müssen“, weiß Comanici. Den über eine Elektroinstallation der Firma Droste verteilten Bordstrom stellen drei Aggregate mit Caterpillar-Motoren des Typs C18 her. Zwei davon sind im Hauptmaschinenraum untergebracht und leisten 500 sowie 450 kVA. Das dritte Aggregat im Bugmaschinenraum leistet ebenfalls 500 kVA und ist auch für den 350 kW starken Bugstrahler vom Typ 4-K-1200 zuständig. Daneben wartet ein Aggregat mit Caterpillar C6.6-Motor mit 156 kVA auf seinen Einsatz als Notstromgenerator. Alle Stromerzeuger stammen aus dem Hause Veth. Die beiden Hauptantriebsmaschinen vom Typ C32 mit je 746 kW Leistung kommen von dem Caterpillar-Spezialisten Pon Power. Sie geben genügend Kraft an die beiden gegenläufig rotie-

Im Restaurant finden alle Gäste gleichzeitig Platz | Bilden: Grohmann



Der Schiffsführer arbeitet im kompakten Wessels-Steuerhaus

renden Veth-Ruderpropeller vom Typ Z-Drive 900 ab, um das Schiff auf 25 km/h zu beschleunigen. In seinem kompakten, voll versenkbaaren Wessels-Stulpsteuerhaus hat Schiffsführer Fabian Stein, der schon die beiden vorherigen AMADEUS-Neubauten einfahren durfte, alle Instrumente im Blick: Von den beiden Radaranlagen an Bug und Heck bis hin zum Kamerasystem rund um das Schiff. Ein Touchpanel bietet Zugriff auf sämtliche Bordsysteme. „Wenn es um moderne, hochgradig automatisierte und verlässliche Bordtechnik geht, investieren wir ohne zu zögern“, unterstreicht Comanici. „Jeder in der Bauphase in die Qualität investierte Euro macht sich während des Betriebs mehrfach bezahlt.“ Gleiches gilt für die Umwelttechnik: So wie schon sechs andere AMADEUS-Schiffe mit dem Green Globe ausgezeichnet sind, strebt Lüftner Cruises auch für die AMADEUS SILVER die speziell für die Tourismuswirtschaft ins Leben gerufene Nachhaltigkeitszertifizierung an. An dem niederländischen Green Award für Binnenschiffe zeigte sich Comanici ebenfalls interessiert.

**Regen bringt Segen**

Bevor das Schiff zu seiner Jungfernfahrt auf niederländischen und belgischen Kanälen aufbrechen durfte, schritt Taufpatin Doris Heger trotz strömendem Regen zur Tat. In Gedenken an Rudolf Heger schleuderte die Schwiegertochter des im Alter von 84 Jahren am 17. März verstorbenen Vaters von Martina Lüftner die Champagnerflasche gegen den Bug des Schiffes. „Rudolf Heger hat schon den Bau des ersten Schiffes unterstützt und geglaubt, dass weitere folgen werden. Aber dass es so viele werden, hätte keiner gedacht“, versicherte die Taufpatin und verwies auf das innerhalb der Familie weiter getragene Engagement.

„Die nächste Generation steht bereits in den Startlöchern – mit Lea und Anna sind bereits die ersten Töchter von Martina und Wolfgang in dem Unternehmen aktiv. Und Corina hat schon die Weichen gestellt mit ihrem Studium des Internationalen Managements.“ Nachdem Kaplan Johannes Kiefmann das Schiff gesegnet hatte, brach die Taufgesellschaft zu einer kleinen Rundfahrt in den Hafen auf.

Der für die restliche Saison 2013 nahezu ausgebuchte Flusskreuzer wird zwischen Amsterdam und Budapest verkehren und in Kooperation mit Viking hauptsächlich den englischsprachigen Markt bedienen. Für 2014 sind mehr als 30 Abfahrten auf sieben verschiedenen Routen geplant. Und sollte der Beistand von oben einmal nicht ausreichen, steht als langjähriger Partner von Lüftner Cruises die esa Versicherungsagentur Welzel & Fischer dem Schiff zur Seite.

Christian Grohmann