

# 100 Jahre Spido - Ein Neubau von De Hoop zum Jubiläum

---

((Einleitung)) Die niederländische Personenschiffahrt feiert ein Hunderjähriges Unternehmen: Im Rotterdamer Hafen entwickelte sich 1919 eine kleine, nennen wir es Barkassen-Reederei, die ähnlich wie in Hamburg die Hafendarbeiter an ihre Arbeitsplätze in allen Hafenbecken brachte. Nach und nach wurden Kunden für Rundfahrten hinzugewonnen, denn mit der fortlaufenden Erweiterung des Rotterdamer Hafens und den immer größeren Seeschiffen wurde dieser ein immer beliebteres Ausflugsziel. Unter verschiedenen Eignern entwickelte sich das Unternehmen gut und erlebte gerade in den vergangenen 20 Jahren einen enormen Aufschwung. Der Verfasser erlebte am 5. August eine Jubiläumsfahrt auf der MARCO POLO bei strahlendem Sonnenschein, bei welcher Kapitän Lieuwen Ferwerda die Geschichte der Spido Revue passieren ließ und auch das neue Event-Schiff vorstellte, dessen Bau er von Anfang an begleitete - zukünftig wird er es selbst führen. Zuvor konnte man sich im Maritiem Museum eine kleine Sonderschau zur Geschichte der Spido ansehen. Das neue Event-Schiff wurde am 4. September getauft. Etwas später als geplant, doch absolut rechtzeitig zu den Rotterdamer Havendagen.

## **Spido wird 100**

Piet Smit ist der Name des Gründers der Spido, die seit einem Schlepp- und Übersetzdienst im Hafen Rotterdam betrieb. 1919 übernahm Daniel George van Beuningen den Hafendienst. Er war hauptberuflich Geschäftsführer der Steenkolen Handels Vereniging in Rotterdam, die für das Export-Geschäft der deutschen Kohlenzechen u.a. in die Niederlande, nach Belgien und England, zuständig war. Er sah es als gute Idee an, einen Zubringer-Dienst für Hafendarbeiter anzubieten. Der „Spido-Dienst“ wurde gut angenommen, so dass hieraus eine kleine Flotte entstand.

Die erste Durststrecke erlebte man in der Rezession Anfang der 1930er Jahre, als die Wirtschaftsleistung einbrach. Für die wenigen Gutverdiener bot man eine Rundfahrt zum Waalhaven an, Abendessen eingeschlossen. Erst 1936 ging es wieder aufwärts. Im 2. Weltkrieg wurde ein Teil der Flotte beschädigt, einige Schiffe wurden von den deutschen Besatzungstruppen konfisziert.

Von der Wiederaufbauphase im benachbarten Deutschland profitierte der im Rheindelta gelegene Hafen Rotterdam, dessen Kapazitäten stark erweitert wurden. Ab 1958 wurde der Europoort angelegt, und mit ihm umfangreiche Umschlaganlagen für flüssige Güter und für Erze und Kohlen. Das Hafengebiet wurde immer größer, die Anzahl der Betriebe stieg, und mit ihnen wuchs der Bedarf für zuverlässige Zubringerdienste in alle Hafenbecken.

In den 1960er Jahren bestellte Spido mehrere große Fahrgastschiffe, die morgens und abends im Zubringer-Verkehr eingesetzt wurden und in der Zwischenzeit Hafendrundfahrten anboten. Die Containerschiffahrt der 1970er Jahre zog weitere Gäste in den Hafen. 1975 verkaufte die Familie van Beuningen das Unternehmen an Smit International. Anfang der 1980er Jahre gab es einen Knick in den Passagierzahlen aufgrund des weiteren Ausbaus des Europoort, der die großen Schiffe aus den innenstadtnahen Hafenbecken abzog. Der Zubringerdienst mit den Spido-Booten musste eingestellt werden.

## 100 Jahre Spido

Spido kämpfte um neue Märkte und begann 1992 eine Zusammenarbeit mit Holland International. 1995 kam das neue Flaggschiff MARCO POLO in Dienst, ein bis heute markantes Design-Schiff von De Hoop. Kurz darauf verkaufte Smit die Spido an ein Konsortium von Eignern. 1997 bewarb sich die Spido auf einen Schnellfährendienst zwischen den Drechtsteden und Rotterdam und beschaffte hierfür die Schnellfähre SPIDI-SPIDO von der Köln-Düsseldorfer, doch sie unterlag ihrem Wettbewerber unter Führung von Heijmen. 1998 brachte Spido die VASCO DA GAMA in Fahrt, ebenfalls ein Produkt von De Hoop. 1999 übernahmen Doeksen und Heijmen die schwächelnde Spido und investierten in ihre neue Tochter.

Um die Jahrtausendwende erhielt die Spido einige attraktive Ausflugsschiffe, zuerst die große ABEL TASMAN (2000) von der Werft De Hoop, die bis heute vor allem die Große Hafenrundfahrt anbietet. 2002 folgte das kleine Eventschiff OSTARA, 2003 übernahm man von Woltheus Cruises die JAMES COOK, die für den neuen Dienst bei Grave angepasst wurde. Dafür trennte man sich von den bewährten Schiffen, die ins Ausland verkauft wurden. Mit den großen Schiffen bot man Tagesfahrten an, beispielsweise zur Maasvlakte, nach Willemstad, die Sieben-Flüsse-Rundfahrt und eine Fahrt zur naturbelassenen Insel Tiengemeten.

2003 zog sich Doeksen zurück, 2006 auch Heijmen. Sie verkauften das Unternehmen an Leo Blok, einen Partner von KPMG, der dies zunächst als Investment verstand. 2008 wurde die HENRY HUDSON aus der Fahrt erworben. Nach seiner Pensionierung 2011 bei der KPMG übernahm Leo Blok selbst das Ruder der Spido. Er verbesserte das Management, führte ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm durch und investierte ab 2014 wieder in den Bereich Technik, anfangs in neue Steiger, dann in Modernisierung und neue Schiffe.

Nachdem Mitglieder der Königsfamilie bereits mehrfach an Bord der Spido-Schiffe waren, sind Neubau und Reederei jetzt auch offiziell königlich: Bei einer Feier am 5. Juli erhielt die Spido das Prädikat „Koninklijk“ aus den Händen von Bürgermeister Aboutaleb. Und es geht weiter: Ein Sohn von Leo Blok ist seit kurzem als Jung-Direktor für das Unternehmen aktiv.

### **Das neue Eventschiff**

Zum Geburtstag beschenkt sich Spido selbst: Mit einem neuen Schiff. Grund ist der wachsende Bedarf an hochwertig eingerichteten, luxuriösen und vor allem stylischen Event-Schiffen. Trendsetter war nicht zuletzt die Köln-Düsseldorfer mit ihren Flaggschiffen RHEIN ENERGIE und RHEINFANTASIE, beide 2004 und 2011 von De Hoop geliefert.

Der Spido fehlte im Raum Rotterdam ein luxuriöses Event-Schiff. Die großen Schiffe der Spido sind ansprechend gestaltet und haben ein sehr gefälliges Design, aber sie strahlen vielleicht nicht ganz den Luxus aus, den manche Kunden der 650.000-Einwohner-Metropole wünschen. Auch fehlte ein Schiff mit einer Kapazität von rund 250 Passagieren, seit die HENRY HUDSON an den Rotterdamer Hafenbetrieb Rotterdam verchartert ist; sie führt seit 2015 einen Fährdienst zum „Futureland“ in der 2. Maasvlakte durch.

Vorausgegangen war eine Ausschreibung unter verschiedenen renommierten niederländischen Werften, von denen am Ende De Hoop den Zuschlag erhielt. Der Kiel wurde am 16. Oktober 2018 bei De Hoop in Lobith gelegt, die achtere Sektion mit dem Maschinenraum wurde in Foxhol gebaut. Wenig später wurden beide Teile in Lobith miteinander verbunden. Der Bau des gesamten Schiffs erfolgte unter Aufsicht von NBKB (Nederlands Bureau Keuringen Binnenvaart). Am 28. März 2019 lief der Kasko wie gewohnt heckwärts in Lobith vom Stapel. Probefahrt und Innenausbau folgten.

## 100 Jahre Spido

Das anspruchsvolle Design stammt aus der Feder von Cor D. Rover, einem renommierten Designer von großen Luxusyachten. Den Neubau mit der Nummer 491 kennzeichnen große Bögen, entfernt ähnlich der MARCO POLO, jedoch sind die Linien bedeutend schnittiger. Das ganze Schiff wirkt wie eine große Yacht. Dies sieht man vor allem bei der Inneneinrichtung auf dem Hauptdeck: Hier harmonisieren Leder, Böden in Teak-Optik, Edelstahl und dezenter Teppich miteinander, illuminiert von Deko-Elementen mit changierenden LED. Hier ist Platz für 122 Gäste, die an einer Bar mit Getränken versorgt werden. Ein großer Bildschirm bietet für Meetings eine Präsentationsmöglichkeit, die optional durch Hilfs-Screens erweitert werden kann. Wie auf der JAMES COOK kann ein Teil des Bodens aufgefahren werden, um ein auf dem Unterdeck vorbereitetes Büffet anzurichten. Das Oberdeck ist die Lounge, auf der die Gäste üblicherweise empfangen werden; hier dominieren bequeme Möbel. Hiervon abgeteilt befindet sich auf dem vorderen Oberdeck ein separater VIP-Raum für 22 Gäste, versorgt durch eine weitere Bar. Ein Treppenlift macht das Oberdeck barrierefrei; die Behinderten-Toilette ist auf dem Hauptdeck.

Das „grüne“ Schiff verfügt über Solarzellen, die einen kleinen Teil des eigenen Stroms erzeugen. Die neuen Motoren (umgerüstete Scania-Lkw-Motoren) erfüllen die Vorgaben von CCR II, für die nächste Schadstoffklasse sind die beiden räumlich getrennten Maschinenräume für den Einbau von Scrubbern und Urea-Tanks vorbereitet. Die Hauptantriebe sind zwei Veth-Z-Drives mit gegenläufigen Propellern, die gute Manövrierfähigkeit mit Laufruhe verbinden. Die Generatoren (John Deere in Dolpower-Aggregat) sind besonders gedämmt. Eine besondere Aerosol - Löschanlage (FirePro) ist hier angeordnet; sie verbraucht keinen weiteren Sauerstoff und schützt so Menschenleben zweifach.

Auf dem Unterdeck befinden sich die Garderobe und edle Sanitäranlagen. In der geräumigen Küche bereitet das Personal die Speisen zu, die entweder über einen Speisenaufzug bis zu zwei Decks höher befördert werden, oder sie richten nebenan das auffahrbare Büffet an. Im Bug befindet sich neben dem Querstrahlruder die Klimaanlage.

Über Kontroll-Monitore auf drei Decks werden die Klimaanlage, die Musikanlage sowie die großen und kleinen Bildschirme für die Präsentationen gesteuert. Carlo Teunisse vom Lieferanten CT-AV merkt an, dass dies zusätzlich per App über das Handy des Kapitäns möglich ist. Diese Technologie wird bereits seit einigen Jahren auf allen Veerhaven-Schubbooten zur Kommunikation mit der Zentrale in Brielle genutzt. CT-AV hat außerdem die akustische Geräuschkämpfung des Neubaus installiert.

Auf den früheren Schiffen der Spido waren von Zeit zu Zeit Gäste des Königshauses zu Gast, das erhofft man sicherlich auch vom Neubau. Denn schließlich ist man nun „königlich“. Was dazu führte, dass der bereits fertig vorbereitete Schriftzug noch einmal überarbeitet werden musste, um Platz für die Krone zu schaffen.

### **Taufe der PRINSES AMALIA**

Am 4. September 2019, kurz vor den Havendagen, war es dann so weit: Im Rahmen einer Feier mit rund 300 geladenen Gästen auf der JAMES COOK wurde das neue Schiff getauft.

Direktor Leo Blok eröffnete die Feier. Das neue Schiff sei bereits länger geplant; mit einer Kapazität von 250 Personen ersetzt sie die HENRY HUDSON. Mit Blick auf die Ausschreibung unter verschiedenen Schiffswerften lobte Leo Blok: „De Hoop hat verstanden, was wir wollen.“ Der renommierte Yacht-Architekt Cor D. Rover entwarf das yachtartige Design des Neubaus. Der Ausbau auf der Werft ging gut voran, nur wurde es mit der Lieferung der Möbel ferienbedingt etwas knapp - doch dies gelang noch just-in-time. Ist Leo Blok zufrieden? „Ja, dies ist ein enormer

Schritt für die Entwicklung von Spido.“ Das neue Schiff ist Teil eines großen Investitionsprogramms, das auch den Austausch der Motoren aller fünf Schiffe umfasst.

Als Nächster sprach Patrick Janssens, CEO der Shipyard De Hoop. Sein Kunde wünschte ein schnelles, prächtiges Schiff, das auch noch Treibstoff spart. Der Schiffsrumpf wurde gemeinsam mit dem Architekturbüro Fré Drenth entwickelt. Patrick Janssens lobte die gute Kooperation, insbesondere Jan Krol für die Projektbegleitung. Neben den anderen großen Projekten bei De Hoop wurde am Neubau 491 in den Ferien durchgearbeitet; hierfür dankte er seinen Mitarbeitern. Das Yacht-Design lasse sich auch bei der Inneneinrichtung erleben. Auf Komfort wurde allergrößter Wert gelegt, und damit auch auf Geräuschkämpfung. Sein Fazit: „Sie ist ein Next Generation Event Ship“. Mit Blick auf die kommenden Events in Rotterdam wünschte er dem Schiff viel Erfolg.

Zuletzt sprach Lieuwe Ferwerda, mit 45 Dienstjahren der erfahrenste Kapitän bei Spido. Die JAMES COOK, deren Bau er 2003 begleitete, sei seine „zweite Liebe“ (nach seiner Frau Yvonne), nun sei das neue Schiff seine „dritte Liebe“. Und dass der jetzt 62jährige das neue Schiff die nächsten Jahre noch führen dürfe, macht ihn besonders stolz. Er dankte seinen Weggefährten bei Spido und nannte noch einmal die wichtigsten Termine bei der Entstehung des Neubaus.

Anschließend wurde der Neubau auf den Namen PRINSES AMALIA getauft. Dies war von Anfang an der Plan, doch man zögerte, als eine andere Reederei ihr Schiff nach Prinzessin Catharina Amalia benannte. Letztlich entschied man sich doch dafür. Man habe sich zwar die 15jährige Prinzessin als Taufpatin gewünscht, respektiere aber den Schutz ihrer Privatsphäre. Umso stolzer war Femme, die dreijährige Enkelin von Leo Blok, die nun Taufpatin sein durfte.

### **Weitere interessante Projekte von De Hoop**

1889 wurde die Shipyard De Hoop gegründet. 1999 erwarb man die Werft Verolme in Heusden. 2001 stieg die Werft in die USA ein mit dem Erwerb der Houma Fabricators (die 2006 abgestoßen wurde). 2005 wurde die Werft in Heusden verkauft. 2007 übernahm man die frühere Werft Volharding in Foxhol. Sie baut Schiffe nach Kundenwunsch, darunter zahlreiche Flusskreuzfahrtschiffe, Fahrgastschiffe und Offshore-Vessel und ist aufgrund von 450 m Kailänge in Lobith und weiteren Fertigungsmöglichkeiten sehr flexibel.

Es ist zurzeit viel zu tun auf der niederländischen Werft. Das ist auch der Grund für die leichte Verspätung des neuen Eventschiffs. Denn etwa parallel - im Mai - muss das Expeditions-Kreuzfahrtschiff CELEBRITY FLORA für die RCCL-Tochter Celebrity Cruises fertiggestellt werden, ein Schiff der kleinen Klasse (101,5 x 19 m) und für gerade einmal 100 vornehmlich gut betuchte Passagiere. Die 80 Besatzungsmitglieder können auf die Wünsche der Gäste sehr viel individueller eingehen als auf den schwimmenden Bettenburgen. Als erstes Schiff überhaupt ist es nach den probabilistischen Damage Stability Regulations für 2020 gebaut. Für seinen Einsatz bei den Galapagos-Inseln ist es besonders umweltverträglich.

Das nächste Projekt ist das neue KD-Eventschiff für Düsseldorf (Bau-Nr. 493). Die KD-Flaggschiffe RHEINENERGIE und RHEINFANTASIE steuern zwar regelmäßig auch Düsseldorf an, doch der NRW-Landeshauptstadt sei ein eigenes luxuriöses Event-Schiff in der Größenklasse 1000 Passagiere gegönnt, das bisher nicht vor Ort verfügbar war. Für die erfolgreiche Messestadt am Rhein ergeben sich zahlreiche Einsatz-Möglichkeiten. Besonderheiten des von René van der Velden designten und von Schiffstechnik Buchloh entworfenen Neubaus sind der zwei Decks umfassende Salon mit einer Theater-ähnlichen Empore und einer hiervon abgeteilten Lounge zum Bug hin. Ein besonderes Beleuchtungskonzept macht das Schiff unverwechselbar. Der Rumpf wird

## 100 Jahre Spido

zurzeit bei NMC in Nieuw Lekkerland gebaut; der weitere Ausbau wird ab Dezember in Lobith stattfinden. Wessels liefert das Steuerhaus. Die KD plant die Indienststellung für den 1. Mai 2020.

Die nächsten Aufträge lassen nicht lange auf sich warten: Die aufstrebende Flusskreuzfahrt-Reederei Lüftner-Cruises hat bereits ihren nächsten Neubau im Ausbau, die AMADEUS IMPERIAL (Bau-Nr. 492). Das 135-Meterschiff für 168 Passagiere entspricht im Design ihren Schwesterschiffen der „Silver“-Klasse, die alle bei De Hoop gebaut wurden. Das Schiff ist für Rhein-Main-Donau bestimmt und kommt im Frühjahr 2020 in Fahrt.

Doch damit nicht genug: für das Expeditions-Kreuzfahrtschiff ist ein Schwesterschiff im Bau, die SILVER ORIGIN, und wenn die Konjunktur gut bleibt, können weitere Optionen gezogen werden. Das erste von zwei „Special Mission“ Vessels (Patrouillenschiffe) wurde im Juli 2019 auf Kiel gelegt.

((Schluss)) Die Schiffswerft De Hoop wird in diesem Jahr 130 Jahre alt. Sie hat mehrere große Fahrgastschiffe und Flusskreuzfahrtschiffe für den europäischen Markt gebaut, viele davon mit wegweisendem Design. Neuerdings gehören auch Expeditions-Kreuzfahrtschiffe zum Portfolio der Werft, und bekannte Designer geben sich ein Stelldichein. Man darf also gespannt sein auf die kommenden Neubauten aus Lobith und Foxhol.

Quellen: u.a. Spido Jubiläumsbuch „Venster op de Rotterdamse Haven“, Pressemitteilungen der Shipyard De Hoop, eigene Recherchen

Foto Spido

Schiff	PRINSES AMALIA
ENI	2338352
Bauwerft	De Hoop Foxhol und Lobith Bau-Nr. 491
Abmessungen	44,55 x 8,80 x 1,50 m
Kapazität	250 Passagiere 144 im Salon
Hauptantrieb	2 x 450 PS Scania DI13
Hauptantrieb	2 x Veth VZ-450 CR (1050 mm) Diesel-direkt
Generatoren	2 x 159 kVA Stamford 2 x 139 kW John Deere (Dolpower)
Bugstrahlruder	Veth-Jet 2K 80 kW elektrisch
Steuerhaus	Shipyard De Hoop
Elektrik	Oechies
Radar / Elektronik	Alphatron

100 Jahre Spido

<b>Schiff</b>	<b>PRINSES AMALIA</b>
Klasse	JP Survey BV (ILENT) Zonen 2, 3 und 4