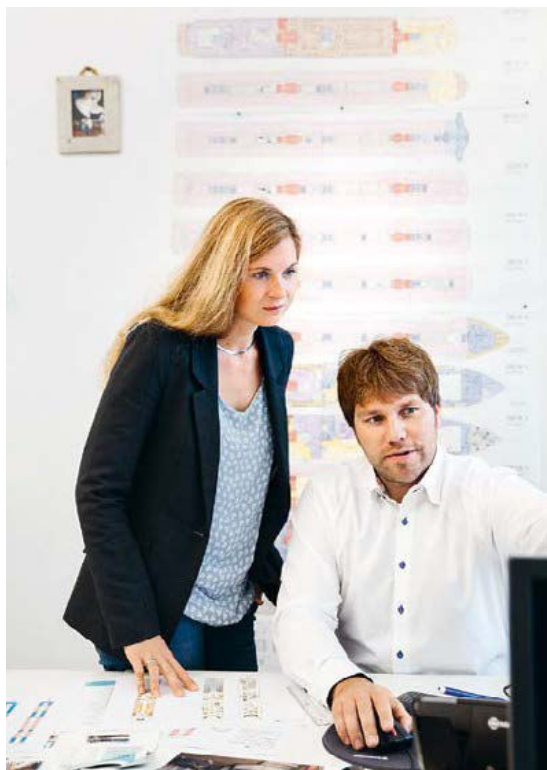


VOLLE KRAFT VORAUSS



Die Jungfernfahrt rückt näher, im Sommer 2016 wird die Mein Schiff 5 in Dienst gestellt. Während in der Werft im finnischen Turku starke Kräne den riesigen Bug auf das hochmoderne Kreuzfahrtschiff setzen und der Schweißtrupp ganze Arbeit leistet, wacht Projektleiter Peter Heidacker in der Hamburger Zentrale von TUI Cruises über sämtliche Feinheiten. Er hat alles im Blick – von der Montage der zwei riesigen Antriebspropeller bis zu den unzähligen Schrauben an Bord, von denen keine klappern darf.





Innovationsmanagerin Nicola Hannappel und Projektmanager Peter Heidacker besprechen regelmäßig, wie sich beim Bau der Mein Schiff 5 neue Ideen und Wünsche der Gäste umsetzen lassen.

»Ein Kreuzfahrtschiff ist ein komplexes technisches System, in dem alles stimmen muss.«

NAME	POSITION
PETER HEIDACKER	Senior Projektmanager TUI Cruises
VERANTWORTLICH FÜR	
alle Neubauten bei TUI Cruises (u.a. Mein Schiff 5)	

Zwischen Hamburg und Turku liegen 1.300 Kilometer, doch das Wetter ist an diesem Herbsttag in beiden Städten gleich mies. Schmuddelwetter in der Hansestadt, Schmuddelwetter im südwestlichen Finnland. Peter Heidacker kennt das. „Für jemanden, der sich intensiv mit Kreuzfahrtschiffen beschäftigt, stehe ich erstaunlich häufig im Regen.“ Die Laune lässt sich der Bauingenieur vom Wetter jedoch nicht vermiesen. Ob Dauernieseln an der Waterkant oder nasskalter Seewind in der Werft Meyer Turku Oy: Wenn der 38-Jährige über seine Arbeit redet, merkt man – hier hat jemand seinen Traumjob gefunden. Peter Heidacker ist als leitender Projektmanager für den Bau des jüngsten Zugangs in der Flotte von TUI Cruises zuständig. Am 15. Juli 2016 wird die Mein Schiff 5 in Lübeck-Travemünde getauft. Ab dann wird das Kreuzfahrtschiff beinahe 365 Tage im Jahr auf den Meeren unterwegs sein, die ersten Reisen sind ausgebucht. „Wir müssen pünktlich fertig werden, das ist Fakt“, stellt Peter Heidacker trocken fest. Er blickt auf den Zeitplan des Neubaus – noch 271 Tage bis zur Jungfernfahrt, der aktuelle Baufortschritt liegt bei 50 %. Der Projektmanager nickt: „Passt.“

Stress macht ihm die Aufgabe nicht. Trotz seines noch recht jungen Alters und der schieren Größe des Projekts. „Wir bekommen das hin, das ist schließlich mein Job.“ Das hat ja bei den Schwesterschiffen Mein Schiff 3 und 4 auch geklappt, für diese Neubauten war Heidacker ebenfalls verantwortlich. An seinem Rechner ruft der Projektmanager eine Kamera auf, die Live-Bilder aus Turku zeigt. Ein Kran bringt gerade den riesigen blauen Bug der Mein Schiff 5 an die richtige Stelle, nun ist der Rohbau für jeden als Kreuzfahrtschiff zu erkennen. Auch der Schornsteinaufbau mit dem markanten TUI-Smile liegt schon zur Installation bereit. „Jetzt beginnt die spannende Phase, in der das Schiff täglich enorme Fortschritte macht“, sagt Peter Heidacker. In wenigen Wochen wird er für längere Zeit nach Turku fliegen: Verlässt der Neubau das Trockendock, wird die finnische Studentenstadt so lange seine zweite Heimat, bis die Mein Schiff 5 fertig ist.

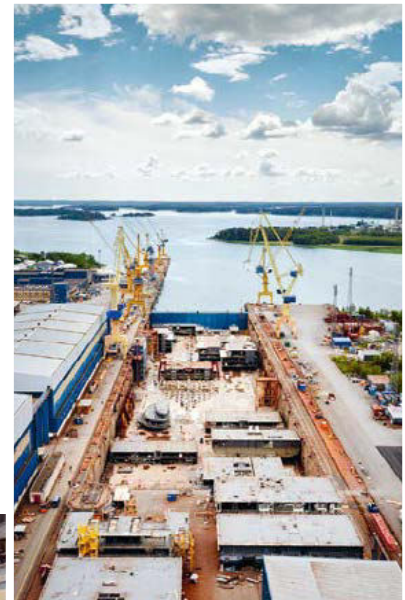
Wie komplex der Bau eines Kreuzfahrtschiffes dieser Dimension ist, zeigt ein komplizierter Plan, der in Peter Heidackers Büro hängt. Zu sehen sind Rauten und Kreise, Linien in verschiedenen Farben. Kurz

genießt Heidacker die Verwirrung des Betrachters, dann sagt er: „Das ist der Masterplan. Wobei: Eigentlich ist es nur seine Oberfläche.“ Die vielen Details kann eine Skizze an der Wand gar nicht darstellen, diesen Job übernimmt eine umfangreiche Projektmanagement-Software. Ein kurzer Blick in die Datenbank zeigt: Das Bauprojekt der Mein Schiff 5 hat unzählige Posten. Einige davon sind riesig: Allein die zwei Antriebspropeller sind so hoch wie vier Mann. Andere wirken zwar klein, sind deswegen jedoch nicht zu vernachlässigen. „Ein Kreuzfahrtschiff ist ein komplexes technisches System, in dem alles stimmen muss“ sagt Heidacker. Eine nachlässig verschraubte Mutter kann dazu führen, dass es irgendwo klappert. Aber genau das darf nicht sein. Also beginnt in diesem Fall die Suche nach den Ursachen – und das kostet Zeit und Arbeitskraft. „Es hat schon seinen Grund, warum es auf der ganzen Welt nur vier Werften gibt, die Kreuzfahrtschiffe dieser Dimension bauen können“, sagt er. „Es ist sehr viel gebündeltes Know-how nötig, sonst bekommt man das nicht hin.“



SCHIFFSBAU

Beim Neubau der Mein Schiff 5 fliegen auch mal die Funken. Die Werft Meyer Turku Oy ist eine von weltweit nur vier Werften, die ein so komplexes Projekt wie die Konstruktion eines Kreuzfahrtschiffes stemmen können.



MEIN SCHIFF 5

SCHIFFS- BAU

ZAHLEN & FAKTEN

5.500 Jahre

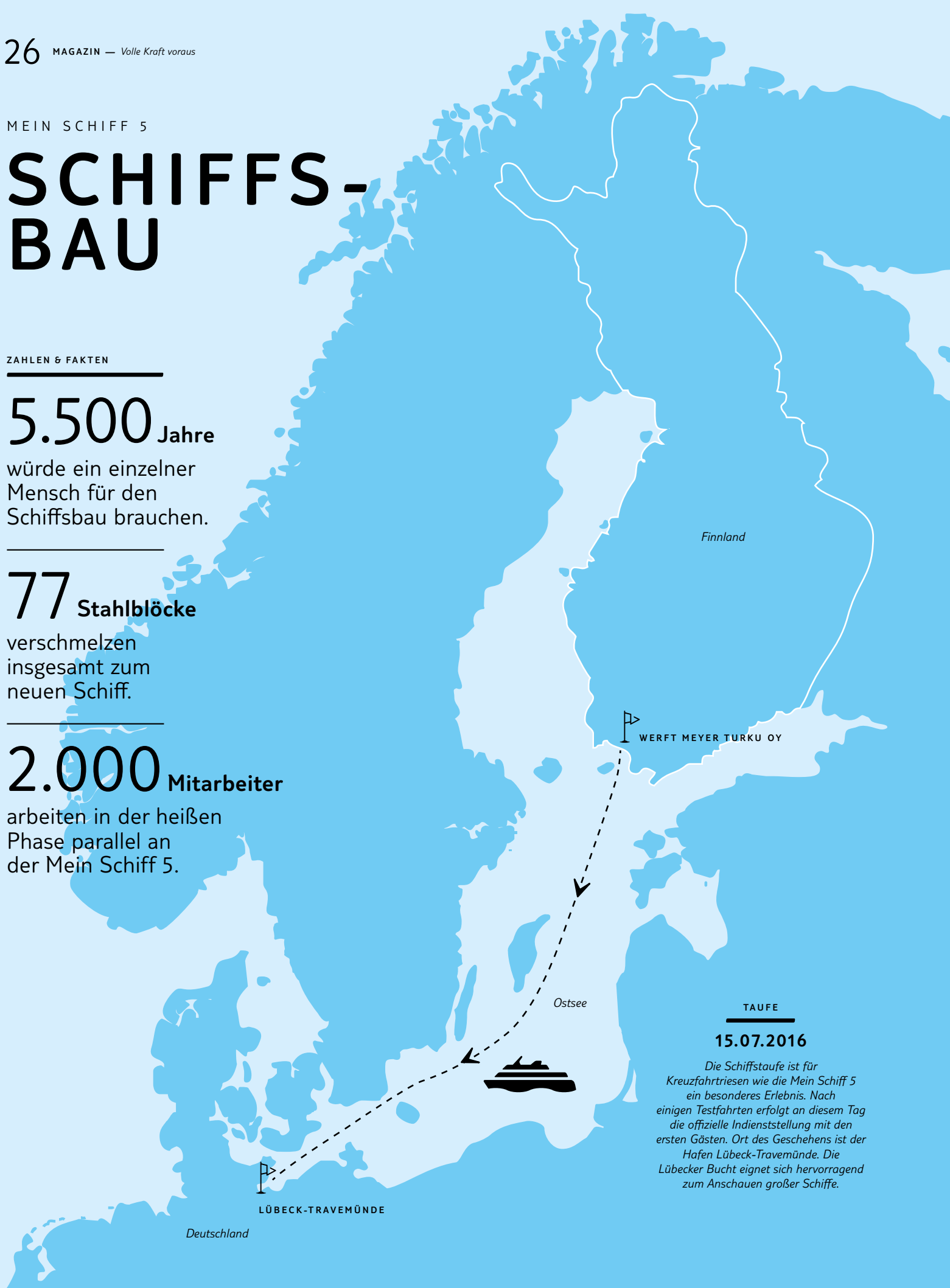
würde ein einzelner Mensch für den Schiffsbau brauchen.

77 Stahlblöcke

verschmelzen insgesamt zum neuen Schiff.

2.000 Mitarbeiter

arbeiten in der heißen Phase parallel an der Mein Schiff 5.



Finland

WERFT MEYER TURKU OY

Ostsee

LÜBECK-TRAVEMÜNDE

Deutschland

TAUFE

15.07.2016

Die Schiffstaufe ist für Kreuzfahrtriesen wie die Mein Schiff 5 ein besonderes Erlebnis. Nach einigen Testfahrten erfolgt an diesem Tag die offizielle Indienststellung mit den ersten Gästen. Ort des Geschehens ist der Hafen Lübeck-Travemünde. Die Lübecker Bucht eignet sich hervorragend zum Anschauen großer Schiffe.

ABLAUF SCHIFFSBAU

Die Mein Schiff 5 wird in der Werft in der modularen Bauweise konstruiert. Diese ist nicht Standard beim Bau von Kreuzfahrtschiffen, die Arbeitsweise hat sich aber für die Neubauten der Mein Schiff Flotte als besonders effizient erwiesen. Übrigens: Solange das Schiff gebaut wird, besitzt die Werft das Hausrecht auf dem Schiff. Die Crew übernimmt erst am Tag der Indienststellung.

22.000

TONNEN

Stahl werden insgesamt in der Mein Schiff 5 verbaut.

50.000

QUADRATMETER

Teppich müssen in der Inneneinrichtung verlegt werden.

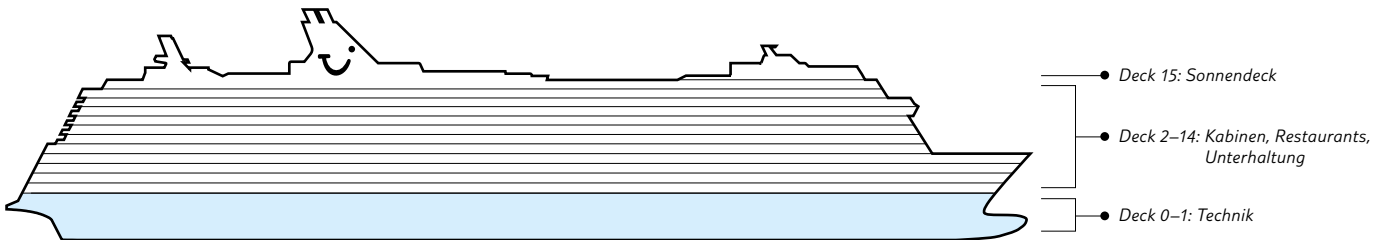
300.000

LITER

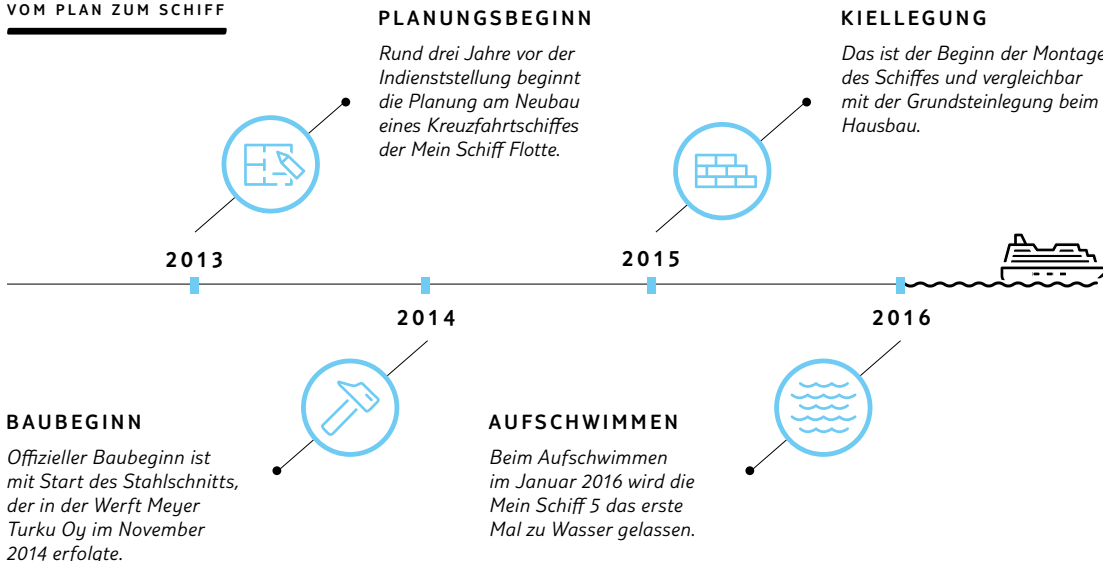
Farbe werden für den Innen- und Außenbereich benötigt.

IN SECHS BAUABSCHNITTEN ZUM FERTIGEN SCHIFF

01	02	03	04	05	06
Planungsphase Die gesamten Schiffsdaten werden festgelegt; das Schiff entsteht als 3D-Modell, der Masterplan wird aufgestellt.	Designphase Auswahl von Design, Farben und Materialien; Computerbilder der Inneneinrichtung entstehen.	Stahlbau Aus einzelnen Stahlteilen entstehen 77 große Blöcke, die im Trockendock verschweißt werden.	Innenausbau Einbau und Abdeckung der Rohre, Kabel und Isolierungen; Einrichtung der Restaurants, Bars und Bäder.	Testphase Probefahrt und erstmaliger Betrieb der gesamten technischen Systeme an Bord.	Indienststellung Die Crew bezieht die Bereiche, füllt die Lagerräume und übernimmt das Kommando auf dem Schiff.



VOM PLAN ZUM SCHIFF



Mehr zu den Meilensteinen der Mein Schiff 5 finden Sie unter <http://tuicruises.com/mein-schiff-5/schiffsbau/>



3 Fragen an:

Herr Claussen, was macht die Aufgabe des Designs eines Kreuzfahrtschiffes besonders spannend?

CLAUSSEN: Im Unterschied zu Projekten an Land ist die Arbeit anspruchsvoller. Ein Beispiel: Wenn wir in einem Hotel einen Bodenstrahler möchten, dann wird dieser in den Estrich eingebohrt. Auf dem Schiff ist das komplizierter, da müssen Sie ein Loch in das Stahldeck schweißen, es von unten deckeln und dabei noch den Brandschutz bedenken. Es ist also nicht alles immer so schnell möglich. Hinzu kommt, dass die Designphase kurz ist. Es muss schnell vorangehen, daher arbeiten vier Designbüros gleichzeitig in jeweils unterschiedlichen Bereichen, wobei wir von cm-DESIGN die Aufgabe wahrnehmen, alle Gestaltungen im Blick zu haben.

Was ist wichtig, damit man sich auf der Mein Schiff-Flotte wohlfühlt?

NAME RALF CLAUSSEN	POSITION Innenarchitekt, Gründer und Co-Inhaber von cm-DESIGN
VERANTWORTLICH FÜR Teilbereiche des Innendesigns der Mein Schiff 5	

CLAUSSEN: Der Gast möchte einerseits in eine Welt eintauchen, die er Daheim nicht vorfindet. Unsere Aufgabe ist es also, eine besondere Atmosphäre zu erschaffen. Andererseits zeichnet sich die Wohlfühlflotte von TUI Cruises auch durch die Homing-Idee aus. Gerade in den Kabinen geht es darum, mit kleinen Tricks und Kniffen wie der Auswahl der Bilder oder der Stoffe dem Gast zu vermitteln: Hier darfst du dich wie zu Hause fühlen.

Wodurch zeichnet sich das Innendesign der Mein Schiff 5 in den öffentlichen Bereichen aus?

CLAUSSEN: Der Gast verfügt im öffentlichen Bereich über mehr Platz als auf den meisten anderen Kreuzfahrtschiffen. In Sachen Design macht sich TUI Cruises damit frei vom Wetttrüsten um die attraktivsten Features. Es geht vielmehr darum, dem Gast durch die Gestaltung zu zeigen: Auf dieser Reise können Sie sich wirklich entspannen.

Der Monitor zeigt nun, wie in Turku ein Kraftprotz von einem Kran tonnenschwere Kabinenblöcke auf das Schiff hievt. „Sieht aus wie Riesen-Lego“, sagt Heidacker, dem es sichtlich Spaß macht, sich das technische Spektakel anzuschauen. Lieferant der Kabinen ist ein Tochterunternehmen der Werft, das sie in einem 100 Kilometer entfernten Werk zusammenbaut. Der Vorteil: Auf dem Schiff selbst sind weniger Arbeiter tätig, was die Logistik erleichtert. Dafür gibt es einen zusätzlichen Nervenkitzel: Auf den Zentimeter genau muss der Kran den riesigen Block an die vorgesehene Stelle setzen, sonst lassen sich die Einheiten hinterher nicht sauber zusammenschweißen. „Der Kranfahrer hat eine ruhige Hand“, weiß Heidacker. Wie die meisten der leitenden Arbeiter in der finnischen Werft kennt er auch ihn. Derzeit sind in der Werft rund 400 Leute tätig. In der heißen Phase werden hier fünfmal so viele beschäftigt sein.

Der Bauingenieur ist gern in der Werft, am liebsten direkt auf dem Schiff, wo beim Schweißen die Funken schlagen und aus den vielen tausend Posten seiner Planung ein Kreuzfahrtschiff erwächst. Aber heute ist sein Organisations-Know-how in Hamburg gefragt. Als leitender Projektmanager überwacht er nicht nur die technische und logistische Seite des Baus, sondern verantwortet auch die Kostenkontrolle. Das Budget in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags kann es durchaus mit dem Haushalt einer Kleinstadt aufnehmen – schließlich werden ab Sommer 2016 mehr als 2.500 Passagiere und rund 1.000 Crewmitglieder mit dem Kreuzfahrtschiff unterwegs sein. Wie bei der Technik gilt auch beim Etat die Regel: Kein Posten ist zu klein, um ihn nicht ernst zu nehmen. Eine hübsche Idee für die Innenausstattung kann bei 1.267 Kabinen schnell zum Kostenfaktor werden. „Wir wollen den Passagieren eine tolle Qualität bieten“, sagt Heidacker.

Daher ist es wichtig zu erfahren, was den Gästen an Bord wirklich wichtig ist – und welche Neuerungen sie sich wünschen. Dieses Wissen bringt Nicola Hannappel mit. Die Innovationsmanagerin lässt das Feedback auswerten, nimmt dies als Basis für ihre Überlegungen und entwickelt daraufhin Ideen für Neuheiten. Häufig sitzt sie mit Peter Heidacker zusammen, um zu überprüfen, was technisch und finanziell machbar ist. „Die Wünsche sind sehr vielfältig“, sagt sie. Ganz oben auf der Liste: WLAN auf dem Schiff. „Für die Gäste wäre das ein echter Mehrwert. Aber es ist technisch anspruchsvoll, weil wir uns auf hoher See befinden. Wir arbeiten jedoch daran und können schon bald attraktive Pakete anbie-

ten.“ Lebendig und bildhaft skizziert die Innovationsmanagerin weitere Ideen wie ein Café-Angebot im Bereich der Rezeption oder Kunst an Bord. Wer Nicola Hannappel zuhört, merkt sofort: Hier schwingt echte Leidenschaft mit. „Diese Faszination für die Themen Schiffsbau und Touristik ist wichtig“, sagt ihr Kollege Peter Heidacker. Egal, ob der Projektmanager mit seinem Team in Hamburg vor den Plänen brütet oder in Turku zwischen großen Stahlteilen die Schweißnähte begutachtet: Die besondere Freude, gemeinsam ein neues Schiff vom Stapel zu lassen, ist überall spürbar. „Das ist eben das Besondere am Schiffsbau“, sagt er. „Ob in Hamburg oder Turku, gefühlt ist jeder mit an Bord.“



JUNGFERNFAHRT

Nach der Taufe begibt sich die Mein Schiff 5 ab dem 16. Juli 2016 auf ihre erste Reise. Ab Kiel steuert das Kreuzfahrtschiff die Ostseehäfen Tallinn, St. Petersburg, Helsinki und Stockholm an. Weitere Ziele der ersten Sommersaison sind Südnorwegen sowie das Nordkap.

