

FERRIES

Juni
2005

€ 6,50

Das Fährschiffmagazin

Die Zeitschrift des Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.



**GOTLAND
& VISBY**

HEBRIDEAN SPIRIT

KONG FREDERIK IX

SEAFRANCE BERLIOZ

Bremerhaven - Helgoland



Seit dem 4. April 2005 verkehrt die SEAFRANCE BERLIOZ zwischen Calais und Dover. Foto: Andrew Cooke
Die Schnellfähre NORMANDIE EXPRESS ex THE LYNX -05 ex INCAT TASMANIA -00 (6.581 BRZ/Bj. 2000) wird seit dem 16. März 2005 in Brittany Ferries-Charter zwischen Cherbourg und Portsmouth eingesetzt. Das 97,22 m lange Schiff kann 900 Passagiere und 260 PKW befördern. Foto: Frank Lose



**Zeitschrift des
Deutschen
Fährschiffahrtsvereins e.V.**
(gegr. von Carsten Watsack)
ISSN 1613-6446

www.dfv-online.info
www.ferries-online.de

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber /Verlag :
Deutsche Fährschiffahrts-
publikationen Frank Heine
Schmiedestr. 28
D-24875 Havetofloit
Tel.+Fax: 04623/189975
E-Mail: frank.heine
@ferries-online.de

Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtsparkasse Hannover
Konto 25256343 / BLZ 25050180

Redaktionsleiter :
Frank Lose
Erich-Martens-Str. 49
D-32257 Bünde
Tel. 05223/188641
E-Mail: frank.lose
@ferries-online.de

Redaktion :
Frank Heine, Frank Lose, Marko
Stampehl (marko.stampehl
@ferries-online.de)

Ständige Mitarbeiter :
Andrew Cooke, Raoul Fiebig,
Hans-Joachim Hellmann, Uwe
Jakob, Arnold Kludas, Heino
Sehlmann, Dirk Stachel, Ulrich
Streich

Vertrieb :
Frank Heine
Schmiedestr. 28
D-24875 Havetofloit
Tel.+Fax: 04623/189975
E-Mail: frank.heine
@ferries-online.de

Kontakt Benelux :
Ton Grootenboer
St. Jozefstraat 4
NL-5248 AT Rosmalen
Tel. +31 73 5214177
E-Mail: ton.grootenboer
@ferries-online.de

Druck & Herstellung :
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
D-32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzliche Mehrwertsteuer

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung - auch auszugsweise - ist
strengstens untersagt. Alle Beiträge, Fotos und
Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die
Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim
jeweiligen Verfasser. Dieses bezieht auch Fotos
und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält
sich eventuelle Kürzungen unverlangt
eingesandter Artikel vor. Sämtliche Angaben
ohne Gewähr.

Liebe Leserinnen und Leser,

Schnelllebige Zeiten...

War das früher schön: als ich in den 90er Jahren FERRIES zum Korrekturlesen mit der Post nach Hause erhielt, war dies gleichzeitig der Moment in dem eine ganze Reihe Neuigkeiten der vergangenen Monate auf mich einprasselten. Abgesehen von der Tatsache, dass ich heute per e-Mail eine Datei erhalte - die ich mir gar nicht mehr auszudrucken brauche - hat sich auch ansonsten so einiges geändert. Das Internet liefert mir heute gebündelt eine Flut von aktuellen Nachrichten und Bildern aus allen Bereichen, auch der Fährschiffahrt. Setze ich mich heute an das Korrekturlesen der kommenden Ausgabe, ist mir vieles davon schon bekannt, denn im Internet waren Fotos und Informationen möglicherweise kurz nach Erscheinen der vorigen Ausgabe erhältlich. Als dieser Trend vor einigen Jahren aufkam, war ich zuerst enttäuscht, und hoffte, dass dieser nicht so schnell voranschreiten würde. Inzwischen habe ich aber erkannt, dass der Trend zur schnellen Aktualität und Reizüberflutung mit Meldungen und Bildern auch seine Nachteile hat. Schon kurze Zeit, nachdem etwas stattgefunden hat, bekannt gegeben wurde oder als Foto im Netz zu sehen war, habe ich es, sofern ich mir keine Notiz gemacht habe, schon wieder vergessen oder verdrängt.

Vielen von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wird es ähnlich gehen. Doch genau hier setzt FERRIES als gedruckte Publikation einen Gegenpol. FERRIES fasst zusammen, zeichnet die wichtigsten Nachrichten des vergangenen Vierteljahres für Sie auf, bereitet diese mit weiteren Informationen auf und fügt Fotos hinzu, die vielen weniger bekannteren Schiffsnamen „Gesichter“ geben. Dazu kommen ausführliche Artikel mit reichhaltigen und sorgfältig recherchierten Informationen über die Historie einer Reederei, Verbindung oder eines einzelnen Schiffes. FERRIES übernimmt außerdem die Funktion eines umfassenden Nachschlagewerkes, ob Sie nun den jährlich mit der Ausgabe 4 herausgegebenen Index verwenden oder das FERRIES-Register unter www.ferries-online.de, das eine komfortable Suchfunktion beinhaltet, mit der nach Schiffsnamen und Reedereien gesucht werden kann. So finden Sie leicht alle Artikel und Meldungen bis zur ersten Ausgabe 1995.

Natürlich sind auch wir nicht perfekt. Haben Sie Anregungen oder Wünsche? Was gefällt Ihnen überhaupt nicht an FERRIES? Oder wollen Sie über ein bestimmtes Thema etwas lesen? Möchten Sie einen Artikel schreiben? Sprechen Sie die Mitglieder der Redaktion an, schreiben Sie uns Ihre Meinung. Denn wir sind ständig bestrebt, FERRIES - Ihr Fährschiffahrtsmagazin - weiterzuentwickeln und zu verbessern.

Das Fährschiffahrtsjahr 2005 geht in die Sommerpause. In der kommenden Ausgabe werden wir wieder die schönsten und interessantesten Aufnahmen des Sommers präsentieren. Bis dahin wünscht Ihnen die FERRIES-Crew viel Spaß beim Lesen und einen schönen Sommer.

Ihr Marko Stampehl

Inhalt

Von Gotland nach Korsika	4
Abschied von der KONG FREDERIK IX	10
Das Ende der SOUTHSEA	14
Von der Weser nach Helgoland	15
SEAFRANCE BERLIOZ	20
KOLI III - Ein Seebädderdampfer wird zum Kreuzfahrtschiff	22
Lineas Fred. Olsen	23
KRISTINA REGINA	24
HEBRIDEAN SPIRIT	29
FERRIES Aktuell	33
DFV Treffen in Hamburg	37
FERRIES - Buchbesprechungen	37
FERRIES Kreuzfahrtnews	38
FERRIES - Küstenschiffahrt	40
FERRIES Aktuell - Kurswechsel	42

Deutscher Fährschiffahrtsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fähr-, Ro/Ro- und Passagierschiffe
Mitgliedsbeitrag 2005: Inland 26 EUR, Ausland 30 EUR Informations- und Aufnahmeformular über
DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede E-Mail: carsten.watsack@ferries-online.de

Das Titelfoto zeigt die 1973 gebaute GOTLAND auf Überführungsfahrt im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Ulrich Streich

Von Gotland nach Korsica

von Richard Seville

Die Geschichte der Schwesterschiffe GOTLAND und VISBY der schwedischen Rederi AB Gotland könnte man als Geschichte zweier Schwestern bezeichnen, die sich nach Jahren wiedergefunden haben. Während sie die ersten zehn Jahre ihres Daseins zusammen in der Ostsee unterwegs waren, verbrachten sie den Großteil der 80'er Jahre im Dienst für unterschiedliche Reedereien, ehe sie sich zum Ende der Dekade schließlich unter dem Dach der Tourship Group wiederfanden. Noch heute fahren beide Schiffe nach erheblichen Umbauten für die Reedereigruppe und geben damit interessierten Passagieren die Möglichkeit, beide Fähren miteinander zu vergleichen. Wenn die Fähren nach Jahren auch ihren Platz als Flaggschiffe der Reederei an Neubauten abgeben mussten, sind sie noch heute überaus erfolgreich.

In Gotland-Diensten

Die beiden Neubauten der Rederi AB Gotland bekamen die traditionellen Namen VISBY und GOTLAND und wurden damit das vierte bzw. dritte Schiff der Reederei, das diese Namen führte. Nach ihrer Indienststellung im November 1972 und Dezember 1973 trugen die Schwesterschiffe die Hauptlast des Verkehrs zur Insel Gotland. Sie verkehrten auf den Routen von Nynäshamn bzw. Oskarshamn nach Visby. Unterstützt wurden sie von Zeit zu Zeit durch die beiden kleineren Einheiten THJELVAR ex GOTLAND -73 (2.773 BRT/Bj. 1964) und POLHEM ex SCANIA EXPRESS -76 ex SCANIA -71 (2.505 BRT/Bj. 1964), die hauptsächlich auf anderen Routen zum Einsatz kamen. Die Neubauten waren mit 6.665 BRT vermessen, hatten eine Länge von 123,80 m, eine Breite von 20,5 m und einen Tiefgang von 5,1 m. Sie waren für maximal 1671 Passagiere zugelassen, denen 379 Bettplätze zur Verfügung standen, die sich sämtliche auf den Decks 5 und 7 befanden. Das Autodeck der Schiffe bot jeweils Platz für 300 PKW.

Der hauptsächliche Passagierbereich befand sich auf Deck 6, der vorne mit einer großen Lounge begann, die auf der VISBY „Bellevue Lounge“ hieß. An der Backbordseite schloss sich eine kleine Cocktailbar an. Der Zugang zur vorderen Lounge befand sich an der Steuerbordseite von einer Halle bzw. Arkade aus, die achtern in die Mittschiffs-Cafeteria (das „Café Drotten“ auf der VISBY) mündete. Diese Cafeteria war mehr oder weniger ein großer offener Raum, der an



Die VISBY war das erste der Schwesterschiffe und wurde im November 1972 in Dienst gestellt. Foto: Archiv Frank Heine

der Backbordseite ein separates a-la-Carte-Restaurant beherbergte. Die Kombüse befand sich dahinter ebenfalls an der Backbordseite, wohingegen an Steuerbord die Arkade sich über die hintere Lobby bis nach achtern zur freien Decksfläche fortsetzte. Das eigentliche Kabinendeck befand sich zusammen mit der Rezeption auf Deck 5, während einige weitere Kabinen mittschiffs auf Deck 7 untergebracht waren. Vorne auf Deck 8 war die Panorama Sky Lounge untergebracht – auch heute noch charakteristisch für die beiden Schwesterschiffe. Ganz unten auf Deck 2 fanden die Passagiere mittschiffs vor dem Maschinenraum eine eindrucksvolle Diskothek. Die Einrichtung war ganz in dunkelrot gehalten und ausgestattet mit Bar, Tanzfläche und DJ-Podium.

Auf demselben Deck befanden sich auch noch die Sauna und das Fitness-Center, allerdings in Fahrtrichtung hinter dem Maschinenraum.

Da die Fährdienste zur Insel Gotland in ganz erheblichem Maße von saisonalen Bedingungen abhängig sind, gab es außer im Sommer wenig Bedarf an zwei großen Schiffen. In weiser Voraussicht dieser Tatsache wurde die GOTLAND schon in Vorfeld mit einer wesentlich aufwendigeren Inneneinrichtung ausgestattet, um damit in der Nebensaison für Kreuzfahrten eingesetzt werden zu können. Zu bemerken ist allerdings schon im Vorfeld, dass die GOTLAND in ihrer langjährigen Fahrzeit für Rederi AB Gotland niemals auf Kreuzfahrt gegangen ist. Der auffälligste Unterschied der beiden Schwesterschiffe war der Swimmingpool, der achtern auf dem Sonnendeck der GOTLAND eingebaut worden war. Zudem verfügte das Schiff auch noch über einen innen liegenden Swimmingpool, der sich unter dem Autodeck bei der Sauna und dem Fitnesscenter befand. Ein weiterer Unterschied zur VISBY bestand in der Tatsache, dass die GOTLAND nicht mit einer achteren Brücke ausgestattet war.

Eine Besonderheit der beiden Schwesterschiffe waren und sind ihre Antriebsmaschinen. Sechs 16-Zylinder-Nohab-Polar Dieselmotoren mit zusammen 14.400 PS, die üblicherweise einzeln als Antrieb für Diesellokomotiven Verwendung finden, verliehen den Schiffen während der Hochsaison eine



Dieses Foto zeigt die GOTLAND während ihrer Charter für TT Linie auslaufend Travemünde. Foto: Gerhard Fiebiger



Während der Polferries-Charter erhielt die GOTLAND auch deren Rumpfaufschrift. Foto: Sammlung Sigismund Lietka

Dienstgeschwindigkeit von 18,5 Kn. In der verkehrsärmeren Zeit konnte mit vier der sechs Motoren zwar nicht mehr die Geschwindigkeit erreicht, doch zumindest wesentlich ökonomischer gefahren werden. Im Gegensatz zur GOTLAND, die eigentlich in verkehrsärmeren Zeiten die Gefilde der Rederi AB Gotland verlassen sollte, gelang das der VISBY tatsächlich. Sie wurde nämlich im Winter 1973/74 in Charter der Polska Zegluga Baltycka zwischen Helsinki, Nynäshamn und Gdansk eingesetzt. Eine weitere Charter folgte im April und Mai 1974 an die Hamburger TT-Linie auf der Linie Travemünde – Trelleborg.

Neubauten

Die Gotland-Fährdienste dienen im Sommer nicht nur zum Transport der vielen Touristen, sondern sind auch im Winter für die Versorgung der Insel lebensnotwendig und unterscheiden sich damit ganz erheblich von einem Großteil der anderen Ostseefährlinien, die hauptsächlich dem Tourismus dienen. Um der ständigen Versorgung der Insel gerecht zu werden, und die Linien auch in verkehrsarmen Zeiten betreiben zu können, werden sie staatlich subventioniert und für einen bestimmten Zeitraum öffentlich ausgeschrieben.

Die beiden Schwesterschiffe VISBY und GOTLAND waren auch Ende der 70er Jahre noch mehr als ausreichend für die Verkehre der Rederi AB Gotland. Trotzdem wurde vor dem Hintergrund der Werftenkrise die Reederei vom schwedischen Transportministerium mehr oder weniger dazu „überredet“, zwei neue Fähren in Auftrag zu geben. Als Argument zogen zum einen die ohnehin vom schwedischen Staat gezahlten Zuschüsse der Gotlanddienste und zum anderen weitere erhebliche Zuschüsse, die zum Bau der Schiffe in Aussicht gestellt wurden. Man wollte damit den schwedischen Werften, in diesem Fall der Öresundsvarvet in Landskrona dringend benötigte Neubaufträge zuschanzen. Diese beiden Neubauten mit jeweils über 1100 Bettplätzen bedeuteten einen erheblichen Größenzuwachs ge-

genüber den vorhandenen Schiffen und damit den Übergang zu den so genannten „Jumbofähren“. Noch bevor der erste Neubau im September 1980 unter dem Namen VISBY (14.932 BRT) abgeliefert wurde, musste der Name für das Schiff freigegeben werden. So wurde der Namensvorgänger aus den siebziger Jahren 1980 in DROTTEN umbenannt, blieb

allerdings für das Jahr noch im Gotland-Dienst. Nach der verzögerten Indienststellung des Neubaus im Mai 1981 kam die DROTTEN nur noch sporadisch zum Einsatz. Der Hauptverkehr wurde 1981 mit der „alten“ GOTLAND und der neuen VISBY durchgeführt. Für den zweiten Neubau der Öresundsvarvet Landskrona, der ebenfalls 1981 abgeliefert werden sollte, bestand aber definitiv kein Bedarf mehr. Die eine Jumbofähre war im Grunde schon zu groß für den Verkehr. So kam der Neubau dann auch niemals für die Rederi AB Gotland zum Einsatz, sondern wurde im Juni 1981 als WASA

STAR an die finnische Reederei Vaasanlaivat verchartert und befuhr fortan die Route Vaasa – Sundsvall, ehe sie zwei Jahre später für mehrere Monate ins Mittelmeer verchartert wurde. Noch während dieser Charter konnte die bei Rederi AB Gotland unerwünschte Jumbofähre an die norwegische Larvik Line verkauft werden, wo sie nach einigen Umbauten und der Übernahme durch Color Line auch noch heute unter dem Namen PETER WESSEL verkehrt.

Nachdem die DROTTEN ex VISBY 1981 nur noch sporadisch zum Einsatz gekommen war, konnte man schließlich für die Saison 1982 einen Chartervertrag mit der finnischen SF-Line Viking Line abschließen, wo das Schiff bis Oktober auf der Route Kappelskär – Mariehamn – Naantali im Rahmen der Viking Line unter dem Marketingnamen AURELLA zum Einsatz kam. Anschließend wurde sie für den Winter aufgelegt, bevor für das nächste Jahr eine weitere Charter abgeschlossen werden konnte.

Die DROTTEN verlässt die Ostsee

Diesmal sollte die Charter die DROTTEN ebenfalls ins Mittelmeer führen, wobei sie im Unterschied zur VISBY von 1981 bis heute allerdings nicht mehr in die Ostsee zurückgekehrt ist. Der Charterer im Mittelmeer stellte sich als die italienische Reederei Cameli &



Die in DROTTEN umbenannte VISBY wurde 1982 mit dem Marketingnamen „Aurella“ zwischen Naantali, Mariehamn und Kapellskär eingesetzt. Foto: Archiv Frank Lose



Die DROTTEN auslaufend Genua im Jahr 1983. Für Miura Line verkehrte das Schiff von hier aus nach Barcelona. Foto: Arnold Kludas



Auch 1984 verkehrte die DROTTEN wieder in Charter der Miura Line. Dieses Mal erhielt sie auch deren Rumpfaufschrift. Foto: Antonio Scrimali

Co Spa mit Sitz in Genua heraus. Diese Reederei war im Bezug auf Fährschiffe noch nie in Erscheinung getreten, war aber bereits seit mehreren Jahrzehnten im Tanker- und Frachtergeschäft tätig. Jetzt sollte unter dem Namen Miura Line der Fährdienst von Genua nach Barcelona wiedereröffnet werden, der zuletzt in den siebziger Jahren von der italienischen Reederei Linee Canguro betrieben worden war. Diese Route stellte eine recht gute Alternative zum fast 900 km langen Landweg dar, bei dem allerdings weniger Zeit als vielmehr Autobahngebühren und Sprit gespart werden konnten. Die Reise mit dem Schiff dauerte etwa 20 Stunden, wobei in der Saison pro Woche zwei Rundreisen möglich waren. Die Route wurde nur im Sommer betrieben, im Winter blieb das Schiff aufgelegt. Obwohl das Marketing für die neue Route eher als schlecht zu bezeichnen war, wurde sie von Anfang an recht gut angenommen und konnte bis einschließlich 1985 betrieben werden. Die auffälligste Änderung der nächsten Jahre, war die Rumpfaufschrift, die die DROTTEN ab 1984 führte. Nach der Saison 1985 sollte der Fährdienst dann wie üblich über den Herbst und Winter eingestellt werden, aber es kam dann doch anders.

Ende des Jahres gab die Rederi AB Gotland nämlich bekannt, dass die DROTTEN an die italienische Tourship Group mit Lieferung Frühjahr 1986 verkauft worden war. Mangels eines geeigneten Schiffes konnte der Miura-Line-Fährdienst Genua – Barcelona 1986 dann auch nicht wieder aufgenommen



Die CORSICA VIVA II verkehrte ab 1986 hauptsächlich zwischen Savona und Bastia auf Korsika. Foto: Antonio Scrimali

werden. Die Linie wurde erst 12 Jahre später mit der FANTASTIC von Grimaldi Lines reaktiviert. Die neuen Eigner der DROTTEN, die Tourship Group, war damals die Muttergesellschaft der Reedereien Corsica Ferries und Sardinia Ferries. Und für erstere Reederei kam das Schiff noch im April 1986 unter dem Namen CORSICA VIVA II hauptsächlich auf der Route Savona - Bastia ohne größere Umbauten in Fahrt.

Die GOTLAND bleibt vorerst in Nord-europa

Dem Fährschiff GOTLAND, das auch nach dem Ausscheiden des Schwesterschiffes DROTTEN 1982 noch in den Liniendiensten der Rederi AB Gotland verblieben war, war in der Ostsee eine für damalige Zeiten noch recht lange Fahrzeit beschieden. Als im Laufe des Jahres 1987 aber die Routen zur Insel Gotland – wie alle zehn Jahre üblich – vom schwedischen Transportministerium neu ausgeschrieben wurden, gab es eine Überraschung, mit der wohl niemand gerechnet hatte: die Rederi AB Gotland verlor



Die GOTLAND mit Brittany Ferries-Schornsteinmarke auslaufend Portsmouth. Von Mai bis September 1988 verkehrte das Schiff von hier aus nach Caen. Foto: Sammlung Frank Lose

nach über 122 Jahren die Konzession zur Versorgung der Insel an die Reederei Nordström & Thulin. Diese Reederei gründete zur Erfüllung der zehnjährigen Konzession die Tochtergesellschaft N&T Gotlandslinjen, die ab März 1988 nun die Fährdienste zur Insel Gotland von der Rederi AB Gotland übernehmen sollte. Für letztere mag es ein großer Schock gewesen sein, denn man hatte nun für die zwei eigenen Schiffe und die Angestellten keine Arbeit mehr. Glück im Unglück war, dass der Newcomer Gotlandslinjen innerhalb kürzester Zeit zwei passende Schiffe für den Gotlandverkehr benötigte. Im Gegensatz zur GOTLAND wurde die Jumbofähre VISBY als ideal für den Fährdienst befunden und zunächst von Gotlandslinjen in Charter genommen. Für die GOTLAND hatte man keine Verwendung und setzte stattdessen auf den Umbau der Frachtfähre STENA SHIPPER -87 ex CONSTELLATION ENTERPRISE -86 ex MERZARIO IONIA -81 ex STENA SHIPPER -

80 ex NORSKY -80 (5186 BRT/Bj. 1977) zur Passagierfähre GRAIP, der zum Jahreswechsel 1987/88 bei Blohm & Voss in Hamburg abgeschlossen werden konnte.

Durch die Vercharterung der VISBY konnte die Rederi Ab Gotland auch nach dem Verlust ihrer Fährdienste als Schiffseigner aktiv bleiben. Nun musste nur noch eine Charter für die GOTLAND gefunden werden, was dann auch bald der Fall war. Im Laufe des Jahres 1988 konnten insgesamt vier Charters abgeschlossen werden: Im Januar und Februar fuhr die GOTLAND für Mols Linien auf der Route Sjællands Odde – Fbeltoft, anschließend für Grena – Hundested-Linien und dann den Rest des Monats Februar für Belfast Car Ferries auf der Route Belfast – Liverpool. Für den Großteil der Sommersaison verkehrte die GOTLAND allerdings für Brittany Ferries auf der Route Portsmouth – Caen. Ursprünglich war geplant, das Schiff für diesen Dienst in LISIEUX umzubenennen, was jedoch nicht geschah. Stattdessen beschränkte man sich darauf, das Schiff lediglich mit der Schornsteinmarke der französischen Reederei auszustatten. Die Route Portsmouth – Caen war erst zwei Jahre zuvor mit der DUC DE NORMANDIE ex PRINSES BEARTIX -85 (9677 BRT/Bj. 1978) eröffnet worden, einem späteren Knud E. Hansen Entwurf. Die GOTLAND wurde zur idealen Ergänzung für Brittany Ferries auf der Route und beide Schiffe verkehrten erfolgreich bis Mitte September 1988. Dann wurde die GOTLAND wieder aus dem Verkehr genommen und vorübergehend in Le Havre aufgelegt. Noch im September folgte eine weitere Charter für Sealink Dieppe Ferries auf der Route Dieppe – Newhaven. Am 11. September wurde das Schiff dann wieder in Le Havre aufgelegt.

Aus der CORSICA VIVA II wird das Tourship-Flaggschiff CORSICA REGINA

Etwa zu dieser Zeit, im Oktober 1988, schickte Corsica Ferries ihre CORSICA VIVA II zu einem Großumbau nach La Spezia in die Werft. Hier wurde das Fährschiff innerhalb von sechs Monaten um 22,5 Meter auf



Nach dem Großumbau wurde aus der CORSICA VIVA II die CORSICA REGINA. Das Foto zeigt das Schiff im Juni 1995 auslaufend Genua. Foto: Frank Heine



1996 wurde aus der Königin Korsikas die SARDINIA REGINA. Das Schiff wechselte nun auf die Livorno - Golfo Aranci-Strecke. Das Foto zeigt das Schiff im August 1998 auslaufend Golfo Aranci. Foto: Frank Lose

insgesamt 146,60 m verlängert und mit zwei zusätzlichen Kabinendecks versehen. Die Passagierkapazität stieg dadurch auf insgesamt 1800, für die nunmehr beachtliche 1040 Bettplätze in den Kabinen zur Verfügung stehen. Die Stellfläche auf dem Autodeck konnte durch den Umbau auf 460 PKW vergrößert werden. Die neue Vermessung betrug nach der Verlängerung 12.988 BRZ. Im April 1989 wurde die ehemalige CORSICA VIVA II dann als CORSICA REGINA von der Werft an Tourship Group zurückgeliefert.

Doch nicht nur das äußere Erscheinungsbild hatte sich komplett verändert – das Schiff wirkte nun zwar wesentlich bulliger, aber immer noch attraktiv – sondern auch die Inneneinrichtung wurde größtenteils erneuert.

So wurde auf Deck 6, dem Hauptpassagierdeck, die „Bellevue Lounge“ ganz vorne belassen, aber mit neuer Bühne und Tanzfläche im vorderen Bereich ausgestattet. Die ehemalige Cocktail Bar auf der Backbordseite wurde allerdings in einen Kinderspielbereich umgestaltet. Die markante Beleuchtung blieb dabei in dem Bereich erhalten, konnte durch neue, attraktive Tischlampen aber noch weiter verbessert werden. Mittschiffs war der Catering Bereich komplett umgestaltet worden, wobei die eingefügte Abteilung die Einrichtung einer riesigen Cafeteria mit separatem Selbstbedienungsbereich und Bedienungsbereich im hinteren Teil möglich machte. Im Zentrum des Catering Bereiches befindet sich ein rundes a la carte-Restaurant, das vom Rest durch eine halbhohe Trennwand separiert ist.

Der Hauptverbindungsgang führt nach achtern an der Steuerbordseite an einer kleinen Lobby, einer Arkaden-Lounge und einem



Die GOTLAND wurde 1989 nach Italien verkauft und erhielt den Namen CORSICA VICTORIA. Das Foto zeigt das Schiff vor dem Umbau. Foto: Frank Heine

kleinen Shop bis zum Außenbereich am Heck. Während das Schwesterschiff GOTLAND hier schon immer mit einem Swimming-pool ausgestattet war, hatte nun auch die ehemalige VISBY eine derartige Einrichtung erhalten. Um den Pool herum wurde eine komfortable Poollandschaft mit einer runden Bar, Liegen und Sonnenschirmen errichtet, die durch einen Plexiglaswindschutz von nahezu allen störenden Windeinflüssen befreit wurde. Der ursprüngliche achtere Fahrstand war ebenfalls entfernt worden, um Platz für ein weiteres Sonnendeck zu erhalten.

Weiter unten konnte das Hauptkabinendeck durch das Einfügen der neuen Sektion natürlich noch erweitert werden. Nicht nur durch den Einbau weiterer Kabinen, sondern auch durch die großzügigere Gestaltung der Rezeption. Die ursprünglich schon vorhandenen Kabinen blieben von den Umbauten aber ausgenommen, sie blieben mehr oder weniger, wie sie vor dem Umbau waren.

Auf dem eine Etage höher gelegenen Deck 7 wurden im vorderen Bereich einige Kabinen in Besatzungsunterkünfte umgewandelt, aber der gesamte dahinter liegende Bereich blieb als Passagierunterkunft erhalten. Die zwei zusätzlichen Decks, die beim Umbau aufgesetzt worden waren (Deck 8 und 9) umschlossen nun auch teilweise die ursprünglich ganz oben liegende Observation Lounge, die allerdings in ihrer Gesamtheit erhalten blieb. Im Gesamtbild in türkis gehalten, befindet sich eine Bar im hinteren Bereich, die eigentliche Lounge davor mit einer eher ungewöhnlichen Fischskulptur vorne rechts. Am vordern Ende von Deck 9 findet man über der alten Observation Lounge ein kleines Sonnendeck, das einen wunderschönen und eindrucksvollen Blick in Fahrtrichtung ermöglicht. Das dürfte wohl auch der Grund sein, warum dieses Sonnendeck eigentlich ständig gut gefüllt ist. Weitere schmale Außenterrassen befinden sich auch hinter den Aufbauten beider Decks.

Unter dem Autodeck gab es auch einige signifikante Umbauten. Das Layout der dort befindlichen Diskothek blieb unverändert erhalten. Während weiter vorn zwei Konferenzräume eingebaut wurden, hatte man in der eingefügten Sektion hinter der Diskothek ein eindrucksvolles Kino, komplett mit Rängen und einem geräumigen Treppenhaus im Foyer eingerichtet. Dahinter folgen weitere Besatzungsunterkünfte und der Maschinenraum. Hinter dem Maschinenraum wurde der Erholungsbereich mit Sauna und Fitnesscenter erneuert, wobei unter anderem auch ein Friseur-Salon eingerichtet wurde.

Überall im Passagierbereich des Schiffes sind bunte Wandgemälde aufgehängt worden, wie man sie auf vielen italienischen Fähren, hauptsächlich bei Tirrenia und Ferrovie dello



Die CORSICA VICTORIA nach dem Umbau im August 1989 in Bastia. Foto: Frank Lose

Stato antreffen konnte. Die Decks wurden nach der Umgestaltung des Schiffes dann auch noch umbenannt: aus Deck 2 wurde das Chrystal Deck, aus Deck 5 das Ruby Deck und aus Deck 6 das Diamond Deck. Dem Deck 7 gab man den Namen Sapphire Deck, wohingegen Deck 8 zum Emerald Deck und Deck 9 zum Amethyst Deck wurde.

Wieder vereint

Während die CORSICA VIVA II (bzw. CORSICA REGINA) noch in La Spezia in der Werft lag, gab Tourship Group im Januar 1989 bekannt, dass man nun auch deren Schwesterschiff GOTLAND erworben hatte. Nach sechs Jahren, die beide Schiffe in getrennten Fahrtgebieten verbracht hatten, sollten Sie nun endlich wieder zusammen für ein und dieselbe Reederei verkehren. Die ehemalige GOTLAND verließ ihren Aufliegehafen Le Havre am 3. Februar 1989 als CORSICA VICTORIA in Richtung Mittelmeer. Nach einem nur kurzen Werftaufenthalt, wo lediglich der gelbe Anstrich der neuen Besitzer Corsica Ferries angebracht wurde, ging die CORSICA VICTORIA sofort in den Fährdienst zwischen dem italienischen Festland und der Insel Korsika. Erst zum Ende des Jahres 1989 wurde auch dieses Schiff in die Werft nach La Spezia verholt, um dort denselben Umbauten unterzogen zu werden, wie die CORSICA REGINA. Zur Saison 1990 war die „neue“ CORSICA VICTORIA dann wieder klar zur Aufnahme des Fährverkehrs. Im direkten Vergleich mit dem ein Jahr zuvor umgebauten Schwesterschiff, weist die CORSICA VICTORIA einige geringfügige Unterschiede auf. Am auffälligsten ist das unterschiedliche Profil der Aufbauten im vorderen Bereich, wo bedingt durch die leicht vergrößerte vordere Lounge das Deck 6 weiter nach vorne verlängert worden war und nun mit schräg nach vorne gestellten Fenstern abschließt. Weitere Unterschiede in der Inneneinrichtung gibt es bei dem Ar-

rangement der Rezeption auf Deck 5 und der Kabinen, wobei die „Victoria“ vorne auf Deck 8 mehr Kabinen bietet und die „Regina“ mehr auf Deck 5.

Bei der Rücklieferung der beiden Schwesterschiffe nach dem Umbau galten sie mit als die luxuriösesten Fähren im Mittelmeer. Dabei gibt es allerdings zu bedenken, dass damals nur die staatlichen Reedereien SNCM und Tirrenia sowie die private Reederei NaArMa Lines (heute Moby Lines) als direkte Mitbewerber von Corsica Ferries auftraten. Heute sind alle Reedereien für ihre modernen Kreuzfahrtschiffe bekannt, 1989/90 allerdings bestanden die Flotten nur aus einfachen, größtenteils schon fast 20 Jahre alten Secondhand-Fähren mit wenig Komfort. Corsica Ferries konnte sich mit den beiden Schiffen in Punkto Qualität ganz erheblich von den anderen Gesellschaften absetzen und so kamen sie dann auch tatsächlich als Kreuzfahrtschiffe zum Einsatz, teilweise in Charter für andere Gesellschaften, teilweise aber auch für Corsica Ferries selber, wobei sie bis in die Karibik gekommen sein sollen. Kurze Charters als schwimmende Konferenzzentren oder als Hotelschiff für bestimmte Events machen deutlich, wie beliebt die Schiffe auch heute noch sind, nicht zuletzt auf Grund der Qualität ihrer Inneneinrichtung.

Die Gotland-Schwester heute

Die beiden Schwesterschiffe blieben die über die ganzen 90er Jahre hinweg die Flaggschiffe der Tourship Group. Trotzdem gab es auch vorher schon einige Veränderungen. So wurde die CORSICA REGINA 1996 von Corsica Ferries auf die andere Tourship-Tochtergesellschaft Sardinia Ferries übertragen und in SARDINIA REGINA umbenannt. Sie bediente fortan hauptsächlich die Verbindungen von Livorno und später auch Civitavecchia nach Olbia bzw. Golfo Aranci auf Sardinien. Während damals die beiden Gesellschaften noch getrennt auftraten, so



Die unveränderte Disco unter dem Autodeck auf der SARDINIA REGINA. Foto: Richard Seville



Die obere Observation Lounge auf der SARDINIA REGINA. Foto: Richard Seville

gibt es seit der Ablieferung der ersten beiden Neubauten für Tourship Group, der MEGA EXPRESS und MEGA EXPRESS TWO – die neuen Flaggschiffe der Reederei – eigentlich keine wirkliche Trennung mehr. Ab dem Frühjahr 2001 führen die Schiffe beider Reedereien auch beide Aufschriften auf dem Rumpf. Lediglich bei den älteren Einheiten kann man die Herkunft noch am Namen erkennen. Paradoxaerweise fuhr die SARDINIA REGINA in der Sommersaison 2004 hauptsächlich nach Korsika, wohingegen die CORSICA VICTORIA die meiste Zeit auf der Route Civitavecchia – Golfo Aranci verkehrte. Grundsätzlich sind aber beide ehemaligen Gotland-Schiffe von den beiden Neubauten und dem Ankauf MEGA EXPRESS THREE von den Hauptstrecken verdrängt worden.

Auch heute sind die beiden Schwesterschiffe generell noch recht gut in Schuß und können ihren Passagieren ein immer noch komfortables Reiseerlebnis bieten, auch wenn sie mit den neuen Schiffen nicht mehr ganz mithalten können. Der Service an Bord ist typisch italienisch – professionell aber freundlich. Die einheimische Küche an Bord ist ausgesprochen gut, besonders hervorzuheben sind dabei die a la carte-Restaurants, die von der „Chaine de Rotisseurs“ verwaltet werden. Auf den Hauptdecks hat sich seit dem Umbau nur wenig verändert – hier sei insbesondere der hintere Shop erwähnt, der als Video-Spiel Raum ausgebaut wurde. Die Konferenzräume auf beiden Schiffen sind geschlossen und dienen nur noch als Lagerraum. Die Einrichtungen der Freizeitbereiche scheinen schon vor längerer Zeit entfernt worden zu sein. Für beides hat man wohl auf den Nebenstrecken keine Verwendung gehabt. Die Disco-Bar aus den 70ern ist immer noch unverändert, sehr sauber und weist keinerlei Abnutzungserscheinungen auf, vornehmlich weil sie so gut wie nie benutzt wird. In der Tat ist die Disco nur auf wenigen Überfahrten in der Hauptsaison geöffnet. Heute, in ihrem 32. bzw 33. Betriebsjahr, können die Schwesterschiffe CORSICA VICTORIA und SARDINIA REGINA

auf eine hoffentlich nach wie vor lange aktive Karriere bei Corsica Sardinia Ferries blicken. Trotz der inzwischen drei neuen Schiffe, ist in den letzten zehn Jahren noch keines der alten Schiffe verkauft worden. So fährt auch noch die 1967 als TOR ANGLIA gebaute SARDINIA NOVA für die Reederei. Sollte irgendein Schiff der Reederei außer Dienst gestellt werden, dann wird es mit Sicherheit als erstes dieses Schiff treffen. Doch im Augenblick gibt es keine Anzeichen für weitere Neubauten und somit auch keine für eine baldige Flottenveränderung. Den Vor-

sprung, den die Reederei mit den Umbauten der CORSICA REGINA und CORSICA VICTORIA im Vergleich zu den Mitbewerbern Anfang der 90er Jahre hatte, ist inzwischen mehr als ausgeglichen.

Für den interessierten Fahrgast zählt aber nur eines: was gibt es schöneres, als auf dem Sonnendeck eines ehemaligen Gotland-Fährschiffes die Mittelmeersonne mit einem Drink in der Hand zu genießen, um sich auf die frisch zubereitete und äußerst schmackhafte italienische Küche vorzubereiten ?!

ms VISBY

Rederiaktiebolaget Gotland, Visby

Brodogradiliste „Jozo Lozovina-Mosor“, Trogir; Baunr. 161

6.665 BRT / 1.520 tdw / 123,86 m Länge ü.a. / 20,86 m Breite / 4,85 m Tiefgang / Sechs 16-Zyl.-Diesel; Nohab / 14.400 PSE / 20,00 Kn / 379 Passagiere in 222 Kabinen, 1.292 Deckspass. / 300 PKW /

12.2.1972 Stapellauf / 29.10.1972 Ablieferung / 12.1972 Fährdienst Visby - Nynäshamn/Oskarshamn/Västervik / 1980 umbenannt DROTEN / 24.5.1982 bis 31.10.1982 Naantali - Mariehamn - Kapellskär-Dienst in Viking Line-Charter. Marketingname „Aurella“ / 4.1983 bis Herbst 1983 Genua - Barcelona-Dienst in Miura Line-Charter / 4.1984 bis 31.12.1984 Genua - Barcelona-Dienst in Miura Line-Charter / 2.10.1985 an Corsica Ferries, Panama / 2.1986 umbenannt CORSICA VIVA II / 1986 Fährdienst Savona - Bastia / 10.1988 bis April 1989 Umbau und Verlängerung bei Industrie Navalia Meccaniche Affini SpA, La Spezia. BRZ 12.988, 1.552 tdw, 146,6 m Länge ü.a., 1.080 Pass. in Kabinen, 760 Deckspass., 460 PKW, umbenannt CORSICA REGINA / 1996 umbenannt SARDINIA REGINA, Heimathafen Olbia / 1996 Livorno - Olbia-Dienst / 12.2000 Fährdienste vom französischen und italienischen Festland nach Korsika /

ms GOTLAND

Rederiaktiebolaget Gotland, Visby

Brodogradiliste „Jozo Lozovina-Mosor“, Trogir; Baunr. 164

6.643 BRT / 1.520 tdw / 123,90 m Länge ü.a. / 20,50 (20,86) m Breite / 5,10 m Tiefgang / Sechs 16-Zyl.-Diesel mit Getriebe; Polar-N&H / 14.400 PSE / 2 Schrauben / 19,50 (20,00) Kn / 379 Passagiere in 222 Kabinen, 1.368 Deckspass. / 300 PKW /

12.2.1973 Stapellauf / 26.11.1973 Ablieferung / 12.1973 Abschlussarbeiten bei Oskarshamn Varv. / 3.1974 bis 24.5.1974 Travemünde - Trelleborg-Dienst in TT Linie-Charter / 4.6.1974 bis September 1974 Helsinki - Nynäshamn - Gdansk-Dienst in Polferries-Charter / 9.1974 Fährdienst Visby - Nynäshamn/Västervik/Oskarshamn / 9.1.1988 bis Februar 1988 verchartert an Mols Linien und Einsatz zwischen Ebeltoft-Sjællands Odden / 2.1988 Grenaa - Hundested-Dienst in Grenaa-Hundested Linien-Charter / 2.1988 bis 26.2.1988 Belfast - Liverpool-Dienst in Belfast Car Ferries-Charter / 19.5.1988 bis 11.9.1988 Caen - Portsmouth-Dienst in Brittany Ferries-Charter / 9.1988 Newhaven - Dieppe-Dienst in Dieppe Ferries-Charter / 1.1989 an Corsica Ferries, Panama / 3.2.1989 umbenannt CORSICA VICTORIA / 1989 Fährdienst Livorno - Bastia / 1990 Umbau und Verlängerung bei Industrie Navali Meccaniche Affini SpA, La Spezia. 13.085 BRZ, 146,55 m

Abschied von der KONG FREDERIK IX

Ein Drama in fünf Akten

Von Carsten Watsack

Manchmal muss man als Freund der Fährschiffahrt Leidenschaft beweisen. Ganz gewiss lassen sich nicht alle allgedienten und irgendwann ausgemusterten Schiffe als Museum erhalten und der bei manchen Schiffsfreunden so unbeliebte indische Ort Alang auf der anderen Seite der Erdkugel schluckt wieder einen der bekannten und liebgewonnenen Oldtimer. Gerade als Freund dänischer Fährschiffahrt musste man diese bittere Erfahrung in den letzten acht Jahren häufig machen. Doch was jüngst mit dem Glanzlicht der dänischen Fährschiffahrt geschah, der wirklich als altbewährte zu bezeichnenden KONG FREDERIK IX, ist ein wahres Drama. Wie würde sich wohl der Franzose fühlen, wenn der Eiffelturm plötzlich am Strand von Alang liegt? Wahrscheinlich so, wie manch Schiffsfahrtsfreund in den vergangenen Wochen. Die KONG FREDERIK IX verschwindet nach über 50 Jahren plötzlich aus unserem Alltag. „Mögen Glück und Segen dieses stolze Schiff stets begleiten“ schrieb König Frederik der Neunte 1954 in das Gästebuch des Schiffes ein. Nun verließ dieses sympathische Schiff das Glück. Ein Drama in fünf Akten.

1. Akt: Neue Bedürfnisse durch die Teilung Europas

Die Dänischen Staatsbahnen (DSB) sahen sich durch den teilungsbedingten Wegfall der Fährlinien Warnemünde-Gedser und Sassnitz-Trelleborg massiven Verkehrsproblemen auf ihrer Route zwischen Korsør und Nyborg über den Großen Belt ausgesetzt. Zwar existierte die 1935 eröffnete Brücke über den Kleinen Belt, doch verhinderte das nur die Schwierigkeiten vor Ort, nicht am Großen Belt. Auch war eine westdeutsche Verbindung nach Dänemark und somit ganz Skandinavien dringend für die weitere Verkehrsentwicklung erforderlich. Es lag also im deutsch-dänischen Interesse, über eine neue Linie nachzudenken. Nach diversen Untersuchungen ergab sich eine Linie zwischen Großbrode und Gedser als günstig, sozusagen als Vorläufer einer direkten und kurzen, aber auch zum damaligen Zeitpunkt zu teuren Strecke zwischen Deutschland und Dänemark, der später bekannt gewordenen Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby.

Die Entfernung zwischen Großbrode und Gedser betrug 69 Kilometer. Damit konnte die Eisenbahntfernung Hamburg-Kopenhagen gegenüber dem Großen Belt von 527 Kilometer auf 375 Kilometer reduziert werden, die Straßenentfernung von 472 Kilometer auf 355 Kilometer.

Dem Bundesminister für Verkehr, Dr. Ing. Hans-Christoph Seebohm, fiel die Entscheidung zugunsten der Linie Großbrode Kai - Gedser hinsichtlich der damals noch nicht in weite Ferne gerückten möglichen Wiedervereinigung mit der DDR nicht leicht, konnte doch die Einrichtung einer ab Westdeutschland gehenden Route als Aufgabe der Hoffnung gedeutet werden. Hier mangelte es nicht an Skeptikern. Auch fiel die Zeit zwischen Abkommen und Eröffnung der neuen Verbindung in die Gründung der Montan-Union vom 18. April 1951, mit der ja nun eine gewisse Integration der Bundesrepublik Deutschland an den Westen verbunden war.



Die KONG FREDERIK IX am Fähranleger in Großbrode Kai. Foto: Archiv Frank Heine

Nachdem die britische Besatzungsmacht grünes Licht gegeben hatte, erfolgte der erste Spatenstich für den Bau des Fährhafens Großbrode am 23. April 1951. Aus den alten Flughafengebäuden mussten innerhalb von nur 12 Wochen Abfertigungseinrichtungen entstehen, sowie ein kompletter Bahnhof. Dieser erhielt den Namenszusatz „Kai“ und so wurde aus dem Fährhafen Großbrode Kai. Am 15. Juli 1951 wurde die neue Fährverbindung mit deutschen und dänischen Ehrengästen eröffnet. Als Fährschiff kam die DANMARK der DSB zum Einsatz, jene alte Dampffähre, die nun auch noch den Verkehr zwischen Gedser und Warnemünde bedienen musste, sowie als Ablöse- und Verstärkungsschiff die PRINS CHRISTIAN. Befördert wurden nur Kraftfahrzeuge und Güterwaggons. Eisenbahnreisende mussten auf das Schiff umsteigen, d. h. Reisezugwagen wurden noch nicht trajektiert. Hamburg war durch ein Zugpaar mit dem Fährhafen Großbrode Kai verbunden. Eine tägliche Doppelfahrt konnte zunächst angeboten werden. Jeweils am Mittag kam die DANMARK in Großbrode

Kai an und legte kurz darauf ab. Noch im Mai 1951 sagte die Deutsche Bundesbahn die Bestellung eines Fährschiffneubaus zu, der später als DEUTSCHLAND in Dienst kam.

2. Akt: Ein Glanzlicht der Fährschiffahrt wird geboren

Es dauerte deshalb nicht lange, ehe auch die DSB am 17. Oktober 1952 nach Zustimmung der Bewilligungsbehörde eine neue dreigleisige Fähre bei der Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri für die Route in Auftrag gab. Die Notwendigkeit dafür ergab sich nicht nur aus den steigenden Verkehrszahlen, sondern auch aus der Tatsache, dass die alte DANMARK allein den Verkehr auf längere Sicht nicht schaffen würde. Zwar besaßen die Staatsbahnen im Gegensatz zur DB recht viele Fährn auf anderen Routen, doch war deren Abziehung und Einsatz zwischen Deutschland und Dänemark problematisch. Auch auf dem Großen Belt stieg nämlich der Verkehr rasant an.

Stapellauf des dänischen Schiffes war am 19. August 1954. Zum damaligen Zeitpunkt galt die Fähre als die schnellste und größte der Dänischen Staatsbahnen. In Anwesenheit des dänischen Königspaares taufte die spätere Königin von Griechenland, Prinzessin Anne-Marie, die 20 Millionen Kronen teure Fähre auf den Namen KONG FREDERIK IX.

Auf der Probefahrt am 13. Dezember 1954 erreichte der Neubau eine Höchstgeschwindigkeit von 18 Knoten. In den Abmessungen des Schiffes orientierte man sich an der DEUTSCHLAND, wobei die Fahrgastanzahl 1200 Personen betrug, auf dem Großen Belt sogar 2000. Zwei Propeller trieben das mit zwei 10-Zylinder Dieselmotoren vom Typ B & W 1050 VF 90 ausgestattete Schiff an.

Die KONG FREDERIK IX besaß einen Doppelboden auf ganzer Länge. Trimm tanks wurden vorn und achtern eingebaut, um Bug- oder Heck heben und senken zu können. Die Seitenfrischwassertanks fassten 170 Tonnen. Wie auch bei der DEUTSCHLAND installierten die Konstrukteure an den Seiten des Maschinenraums 470 Tonnen fassende Krängungstanks. Weiter sind zwei große Hochtanks für die Brennstoffvorräte mit zusammen 138 Tonnen Fassungsvermögen eingebaut worden.

Auf dem Zwischendeck, dem Deck unter dem Ladendeck, ordnete man hinter dem Maschinenraum einen großen Gemeinschaftsklassensalon mit einem Raum für Zoll- und Passkontrolle sowie einen Kiosk für den Verkauf von Tabakwaren, Schokolade und dergleichen an. Dieser Salon hatte gepolsterte Seitensofas sowie Paneele furniert mit heller dänischer Pappel. Die Stühle waren aus poliertem Nussbaum und mit rotem Lederbezug bezogen. Es gab sogar elektrische Rohrheizöfen an den Fußpaneelen der Seitensofas, um die Passagiere gegen Zugempfindung und Fußkälte zu schützen.

Auf diesem Zwischendeck gab es zusätzlich Kammern für die Besatzung, für das Restaurationspersonal sowie für Polizei- und Zugpersonal. Zwei Mann fanden Unterkunft in diesen mit Sofas, Betten, Tischen, Schränken und Spiegeln versehenen Kabinen.

Auf dem Fahrgastdeck konnte der Passagier ein großes Restaurant für 260 Personen vorfinden, wie auch bei der DEUTSCHLAND und der alten DANMARK mit warmen Gerichten und einer kalten Platte. Ein Wechselbüro, ein Telefonraum sowie eine Information und diverse Salons rundeten das Angebot für die Passagiere ab. Übrigens erhielt jeder Raum eine Lautsprecheranlage, durch die über die Musikanlage via Grammophon oder Band auch Songs der damaligen Zeit gespielt werden konnten.

Der Rumpf der KONG wurde eisverstärkt gebaut. Hier wurden die Vorschriften des Bureau Veritas angewandt. Neben den zwei Kommandobrücken kamen ein Bug- und ein Heckruder zur Installation.

Es heißt, dass König Frederik IX. von Dänemark begeistert gewesen sein soll von „sei-

nem“ Schiff. Das Staatsoberhaupt war als Seefahrtsfreund bekannt und konnte dieser Fähre schon in der Ausrüstungsphase sehr viel Freude abgewinnen. Noch bevor die KONG FREDERIK IX den Kopenhagener Freihafen verließ, wo die Ausrüstung stattfand, war auch Königin Ingrid zur Besichtigung an Bord.

Ablieferung an die Dänischen Staatsbahnen war am 16.12.1954. Zunächst ging es nach Korsør, wo das Schiff am 17.12.1954 Anleger 3 anlieft. Hier fanden Rangiertests mit Eisenbahnwagen statt. Der Seefahrerfreund König Frederik reiste im Salonwagen nach Korsør, um mit dem Schiff nach Gedser zu fahren, wo es am 18. Dezember 1954 ankam. Kurz darauf wurde die KONG FREDERIK IX zwischen Großenbrode Kai und Gedser in Dienst gestellt. Heimathafen war Gedser, das Unterscheidungssignal OYYO. Recht schnell galt die KONG als „Luxusliner“ unter den DSB-Fähren, machten doch vor allem ihre stilvolle Holzeinrichtung das Schiff zu einem wahren Sympathieträger. Somit standen nun zwei große und moderne Fähren zur Verfügung. Die DANMARK hielt nach wie vor auch die Überfahrt nach Warnemünde am Laufen und beteiligte sich mit einer täglichen Doppelahrt nach Großenbrode.

Die nun eingesetzten und für diesen Zweck neubauten Fährschiffe DEUTSCHLAND und KONG FREDERIK IX sowie die DSB-Verstärkungsfähre DRONNING INGRID und die alte Dampffähre DANMARK sorgten für einen Nebeneffekt: Sie zogen durch ihre Gesamtkapazität den Verkehr an. Immer mehr Straßenverkehr musste von Ostholstein nach Süddänemark und umgekehrt übergesetzt werden. Zwar bestanden Kapazitäten für den Straßenverkehr, doch reichten diese längst nicht mehr aus. Eine neue, größere Fähre musste her. Nach Absprache mit den DSB gab die Bundesbahn deshalb im November 1955 bei den Kieler Howaldtswerken einen Neubau in Auftrag, der als THEODOR HEUSS 1957 zum Einsatz kam. Neben dem neuartigen PKW-Deck war auch die Länge der neuen Fähre beeindruckend. Mit immerhin knapp 136 Metern war sie 22 Meter länger als die DEUTSCHLAND und die KONG FREDERIK IX.

Die eindrucksvollen Beförderungsleistungen von DB und DSB hatten längst die Befürchtungen zerschlagen, dass die Fährverbindung nur ein Provisorium bleiben würde. Der Vogelfluglinie stand faktisch nichts mehr im Wege. Ihre endgültige Realisierung konnte beginnen. Die Deutsche Bundesbahn und die Dänischen Staatsbahnen bildeten bereits im Jahre 1953 ein deutsch-dänisches Beamtenskomitee, das nach eingehenden Untersuchungen im August 1955 eine Denkschrift über das Projekt Vogelfluglinie fertigte. Die Verwirklichung der Vogelfluglinie schien jedoch vor allem auf deutscher Seite an der schwierigen Frage der Finanzierung zu scheitern. Deshalb wurde im Jahre 1956 vorübergehend eine Zwischenlösung erwogen, die zwischen Puttgarden und

Rødby ausschließlich eine Autofähre vorsah. Der Eisenbahnverkehr aber sollte weiterhin von Großenbrode nach Gedser abgewickelt werden. Auf dänischer Seite jedoch stieß dieser Plan auf Ablehnung. Hier drängte man auf den Ausbau gemäß der Denkschrift von 1955. Im März 1957 ergriff der Bundesverkehrsminister Seeborn die Initiative zu einer endgültigen Lösung. Er lud die Bundesminister des Auswärtigen Amtes, den Bundesminister der Finanzen und den Vorstand der Deutschen Bundesbahn zu einer Chefbesprechung ein. Darin gelang es ihm, grundsätzliches Einverständnis zur Aufnahme von offiziellen Verhandlungen mit der dänischen Regierung über den Ausbau der Vogelfluglinie zu erzielen. Bedingung der Bundesbahn sowie des Finanzministers war jedoch, dass sich die Vogelfluglinie selbst finanzieren sollte.

3. Akt: Das Glanzlicht im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses

Fünf Jahre dauerte es, ehe die neue Vogelfluglinie Realität war und somit auch die KONG FREDERIK IX ein neues Zuhause fand. Plötzlich befand sich das Schiff im Mittelpunkt des internationalen öffentlichen Interesses. Man schrieb den 14. Mai 1963. Am Havnebanegården nahm der Generaldirektor der DSB, P. E. N. Skov um 7.50 Uhr den König von Dänemark, Frederik IX., in Empfang. Von dort aus fuhren die Gäste um 8.10 Uhr mit einem 1. Klasse Sonderzug samt königlichem Salon nach Rødbyfærge. Genau um 10.30 Uhr fuhr der Zug in den Bahnhof von Rødbyfærge ein. Dafür vorgesehen war der Bahnsteig 1. Überall wehte die gehisste dänische Flagge, der Dannebrog. Schulkinder mit rot-weißen Fähnchen säumten den Bahnsteig, als der König den Zug verließ. Danach besichtigte der König die neue Station und erwartete die deutschen Gäste, die auf der THEODOR HEUSS um etwa 10.00 Uhr Puttgarden verließen. Honoriges Publikum reiste da auf der HEUSS an. Bundespräsident Dr. h. c. Heinrich Lübke kam mit seinem Staatssekretär, dem Chef des Protokolls des Auswärtigen Amtes und dem Botschafter in Kopenhagen. Selbstverständlich besuchten auch Bundesverkehrsminister Seeborn, der Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, Professor Dr. Oeftering die Eröffnung. Fünfzig Minuten nach Abfahrt aus Puttgarden legte die HEUSS im westlichsten Fährbett in Rødby an. König Frederik IX. schritt den deutschen Gästen entgegen und empfing Bundespräsident Lübke auf einem roten Läufer direkt an der THEODOR HEUSS. Die offizielle Einweihung der Linie fand auf der KONG FREDERIK IX statt, die das aus mehr als 500 Personen bestehende Gästepublikum nun nach Puttgarden bringen sollte. Die Flaggen des dänischen Königs sowie die des Bundespräsidenten waren am Toppmast der Fähre gehisst. Kurz vor halb zwölf verließ die KONG ganz langsam das östliche Fährbett. Mit langsamer Rückwärtsfahrt bewegte sich das Schiff



Dieses Foto zeigt die KONG FREDERIK IX im Jahr 1965 auf der Vogelfluglinie. Foto: Sammlung Jan Vinther Christensen

auf die Hafenausfahrt zu. Zwischen beiden Molenköpfen war ein Band in deutschen und dänischen Farben gespannt, das die KONG FREDERIK IX genau um 11.27 Uhr durchschnitt.

Nach etwas langsamerer, zweistündiger Fahrt wurde der deutsche Hafen Puttgarden erreicht. 2000 Tauben wurden freigelassen und erhoben sich vom Deck der KONG FREDERIK IX als Symbol der Zugvögel in den Himmel, aber auch als Überbringer der frohen Kunde der Eröffnung. Gleichzeitig erhoben sich 2500 Tauben vom Anleger in Puttgarden. Die beiden Staatsoberhäupter begaben sich auf das Bootsdeck der KONG FREDERIK IX und wurden Zeuge, wie die Fähre auch bei der Einfahrt in Puttgarden um genau 13.38 Uhr ein Band zwischen den mit Menschen dicht gesäumten Molen zerschneidet. Die Vogelfluglinie war eröffnet!

Die Überfahrtszeit auf der neuen Vogelfluglinie konnte nun auf eine Stunde gesenkt werden und jede der Fährten führte täglich sechs Rundreisen durch. Die Entfernung zwischen den Ausgangshäfen betrug jetzt nur noch knapp 19 Kilometer. Man hatte nun die direkteste Verbindung auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen verwirklicht. Zum Einsatz kamen die beiden Bundesbahnschiffe DEUTSCHLAND und THEODOR HEUSS sowie die DSB-Fähre KONG FREDERIK IX, die allesamt von der Vorgängerroute stammten. Die DANMARK verblieb nun ganz zwischen Gedser und Warnemünde. Für sie hätte man wiederum spezielle Anleger bauen müssen, was sich angesichts der technischen Entwicklung jedoch nicht mehr lohnte. Zu diesem Zeitpunkt

war das Schiff bereits 41 Jahre alt. Der neue Weg nach Norden wurde schnell mit Erfolg überschüttet. Über Erwarten stiegen die Verkehrszahlen in allen Bereichen. In den ersten beiden Monaten nach der Eröffnung brachten die Fährten 772500 Passagiere über die Ostsee. Nach dem ersten vollen Betriebsjahr 1964 konnten DB und DSB auf 3171180 Passagiere, 306890 Autos, 3460 Busse, 14790 LKW, 35459 Eisenbahn- Personenwaggons und 111483 Güterwaggons zurückblicken. Die KONG FREDERIK IX hatte daran einen entscheidenden Anteil.

4. Akt: Der „Luxusliner“ wird zum Allrounder

Doch die KONG FREDERIK IX wurde schon bald auf anderen DSB-Routen eingesetzt. Mit Einsatz der neuen DANMARK wechselte die

Fähre 1968 zeitweise auf die Linie Gedser-Warnemünde. Zumeist im Sommer kam es zu Fahrten auf der Vogelfluglinie, wenn dort die Regelfährten den saisonalen Andrang nicht mehr bewältigten. In den Jahren 1976 bis 1980 kam es übrigens auch zu zahlreichen Fahrten zwischen Warnemünde und Rødby. Mehr und mehr wurde die KONG FREDERIK IX zum „Arbeitstier“ der DSB und kam auf allen wichtigen Routen zum Einsatz: Zwischen 1970 und 1996 gab es zahlreiche Fahrten zwischen Halsskov und Knudshoved als Autofähre, zwischen 1975 und 1980 Einsätze zwischen Korsør und Nyborg als Inter-City-Abloesefähre. Zwischen 1975 und 1996 sah auch die Linie Kalundborg-Arhus das Schiff als Autofähre. Im Eiswinter von 1978/79 fuhr KONG als Eisbrecherfähre auf dem Großen Belt. Von 1981 bis 1995 schleppte sie Güter zwi-



Die KONG FREDERIK IX mit noch geöffneter Bugklappe auslaufend Korsør. Foto: Frank Heine

schen Korsør und Nyborg. Ab dem 15. Juni 1984 kam sie zwischen Kiel und Korsør in Fahrt, allerdings waren die Beförderungszahlen so mäßig, dass eine Einstellung bereits am 2. September 1984 erfolgte. Und immer wieder tauchte das Schiff auf der Vogelfluglinie auf, wo es am 14. Mai 1988 am 25-jährigen Jubiläum der Vogelfluglinie teilnahm. Mittlerweile war der in die Jahre gekommene Fährschiffsveteran in den 1990er Jahren angelangt. Die technischen Einrichtungen wurden gehegt und gepflegt und die jeweils aktuellen Sicherheitsstandards durch Umbauten aufrechterhalten. Dazu gehörte der Umbau zur Gefahrgutfähre im März 1986 auf der Nakskov Skibsværft ebenso wie die nachträglich Anpassungen der Sicherheitseinrichtungen. Die zahlreichen Rettungsboote wichen im Laufe der Zeit den moderneren Rettungsinseln und einem MOB-Boot (Man-Over-Board). Der letzte Umbau fand im März 1992 in Helsingør an der Bugpropelleranlage statt. So langsam nahten die Abschiede. Im Falle der KONG FREDERIK IX war es ein langer Prozess, der erst im Jahre 2005 sein Ende nahm. Im Mai 1993 erfolgte der letzte Einsatz zwischen Warnemünde und Gedser. Danach folgten Fahrten zwischen Puttgarden und Rødby, zwischen Halsskov und Kiel, zwischen Kalundborg und Århus, sogar einmal zwischen Rødby und Gedser und im August 1994 als an die Driftselskabet Grenå-Hundested verchartertes Schiff in der dänischen Inselwelt.

Im eisigen Winter von 1995/96 stellte die KONG FREDERIK IX nochmals ihre Qualitäten als Eisbrecher auf dem Großen Belt zur Verfügung und im Mai 1996 folgte der Abschied von der Vogelfluglinie. Längst beförderte sie hier keine Passagiere mehr, sondern stand dem Verkehr als Güterfähre zur Verfügung.

Nachdem sie ihrer alten Stammroute den Rücken gekehrt hatte, war allerdings noch nicht Schluss. 1996 zunächst aufgelegt in Nykøbing auf Falster, fuhr sie kurz darauf als Trailerfähre zwischen Kalundborg und Århus, ehe sie in Århus bis zum März 1997 erneut aufgelegt war. Unter dem Kommando von Kapitän Nick Tønder absolvierte das Schiff am 6. März 1997 seine letzte planmäßige Reise als Fähre. Von Korsør legte das Schiff um 12.45 Uhr nach Nyborg ab. Fünf Tage später, am 11. März 1997, wurde die KONG FREDERIK IX dem Dänischen Fährmuseum übergeben. Große Pläne hatte man mit diesem Schiff. 80 geladene Gäste wohnten der Unterzeichnung des Überlassungsvertrages bei. Groß waren die Hoffnungen, dass dieses Glanzlicht der dänischen Fährschiffahrt auf alle Zeiten von der großen Epoche der DSB-Fahren berichten würde. Doch leider kam es ganz anders!

5. Akt: Tragik und Trauer treffen im unfassbaren Ende zusammen

KONG FREDERIK IX war also gerettet! Während fast alle anderen DSB-Fahren entwe-



Am 8. August 1997 liegt die KONG FREDERIK IX als Museumsschiff in Nyborg.

Foto: Frank Løse

der verkauft oder verschrottet wurden, sollte sie als einmaliges Zeugnis dänischen Schiffbaus und dänischer Fährschiffahrt als Museum in Nyborg überleben. Schon damals allerdings gab es Zweifler. Ausgerechnet Nyborg, eine aus deutscher Sicht eher kleine Stadt am Großen Belt? Wäre ein Ort wie Kopenhagen nicht sinnvoller gewesen? Nach außen hin schien das Konzept zunächst aufzugehen. Dänemark hatte ein Fährmuseum und jedermann konnte den Liner in Nyborg bewundern. 1999 kam es sogar zu Präsentationsfahrten in der Ostsee, unter anderem nach Kopenhagen. Im Gegensatz zu so manch anderem Museumsschiff blieb die KONG FREDERIK IX voll fahrtüchtig.

Doch ein komplettes Fährschiff als Museum zu erhalten ist schwer. Sehr schwer. Dazu reicht in der Regel der reine Museumsbetrieb nicht aus. Auch die Macher von Danmarks Færgemuseum mussten diese Erfahrung machen. Wirtschaftliche Probleme stellten sich ein. Die KONG schien mit Beginn des neuen Jahrtausends das Glück langsam zu verlassen. Es begann mit dem Konkurs des

Dänischen Fährmuseums im Jahre 2001. Das Thema Abwracken schien wieder in greifbare Nähe zu rücken. Ein Kreis von verschiedenen Personen, darunter der frühere Pressesprecher der Reederei Lauritzen, Jan Hedegaard, wollte genau das vermeiden und die KONG nach Helsingør holen. Angeblich gab es bereits die Zustimmung der Stadt und des Hafenamtes, die alte Fähre in dem noch bestehenden Trockendock der Bauwerft kostenlos trocken auflegen zu dürfen. Der Plan ging allerdings nicht auf. Eine Zeit der Ungewissheit war die Folge, die im Oktober 2002 ihr Ende damit nahm, dass bekannt wurde, der Chinese Hou-Chi Ho aus Gentofte habe das Schiff für 900.000 Dänische Kronen aus der Konkursmasse erworben und wollte es in China als Restaurantschiff einsetzen. Der Umbau dafür sollte in Polen stattfinden. Dieses rief wiederum die Dänen auf den Plan. Ihr „fährschiffahrtliches“ Nationalsymbol in chinesischer Hand? Unmöglich! Das Kulturministerium von Dänemark sollte und wollte das Schiff in Dänemark bewahren und suchte dafür Investoren, die sich aber nicht finden ließen.

KONG FREDERIK IX

Baujahr:	1954
Bauwerft:	A/S Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri
Baunummer:	320
Vermessung:	4084,27 BRT
Länge über alles:	114,25 m
Größte Breite:	17,70 m
Tiefgang:	4,50 m
Antrieb:	2 Zehn-Zylinder B & W-Dieselmotoren vom Typ 1050 VF 90
Leistung:	9200 PS (6771,2 kW)
Geschwindigkeit:	18 kn
Eisenbahndeck:	3 Gleise (Gesamtlänge 258,00 m)
Passagiere:	1200 Personen (Ostsee), 2000 Personen (Großer Belt)
Ladepazität:	30 Güterwaggons oder 115 Pkw
Heimathafen:	Gedser

Das nächste Mal kam die KONG FREDERIK IX am 6. März 2003 ins Gerede, als ein Verkauf an Rib Investments Limited, Zypern erfolgte und gleich darauf am 1. April 2003 an die neugegründete dänische Gesellschaft Kong Frederik IX A/S. Neue Pläne wurden geschmiedet. Man wollte das Schiff zu einem Ausstellungs- und Konferenzcenter mit sechs Hotelsuiten umbauen lassen. Kopenhagen sollte das Ziel sein. Eine russische Investorenbank zeigte Interesse an diesem Projekt. So brachte ein Schlepper das Schiff am 14. April 2003 von Nyborg nach Halsskov auf der gegenüberliegenden Seite des Großen Belts. Tommy Rossbach Kofoed, CEO der Firma und die aktive Kraft dieses Projektes, besuchte bereits diverse Werften und sprach mit ihnen über diesen Umbau. Doch die Machbarkeit war nicht gegeben und die Monate gingen ins Land. KONG FREDERIK IX lag in einem alten Fährbett des verwaisten Fährhafens Halsskov, während nur wenige hundert Meter daneben die Autos und Lastwagen non-stop über die Großen Belt Brücke donnerten. Jedermann konnte die alte Fähre von der Brücke aus sehen. Zwei Jahre blieben dem Schiff noch, ehe das Ende kam. Seinen Anfang nahm es am 29. Dezember 2004, als der Verkauf an die in Bombay ansässige Jupiter Shipmanagement erfolgte. Grund waren erhebliche Zahlungsschwierigkeiten der KFIX A/S. Ausgerechnet die dem Fährverkehr mehr als hundert Jahre eng verbundene Stadt Korsør brach dem Schiff das Rückgrat. Die Kommune wollte das Schiff ganz offensichtlich loswerden, um endlich mit den Bauarbeiten für einen Yachthafen im ehemaligen Fährhafen Halsskov beginnen zu können. Jupiter Shipmanagement verkündete, dass Schiff auf einer griechischen Werft umbauen zu lassen und damit vor allem Trailer



Im April 2005 liegt die KONG FREDERIK IX als FREDERIK und mit neuem Heimathafen Kingston / St. Vincent und Grenadinen im Fährbett in Halsskov. Foto: Erik Wilhelmssen

fahren zu wollen. Das glaubte die restliche übrige Welt, sozusagen das Publikum in diesem Drama, natürlich nicht, denn die alte Fähre hätte nie und nimmer wirtschaftlich in dieser Funktion fahren können. Doch die Stadt Korsør nahm alles für bare Münze, was man ihr vorlog. Eine Verschrottung hätte aus rechtlichen Gründen nicht erfolgen und unter diesen Umständen hätte die KONG FREDERIK IX den Hafen nicht verlassen dürfen. Nach einigem hin und her der Behörden verließ das Schiff unter dem Namen FREDERIK Halsskov dann aber am Morgen des 16. März 2005. Das Täuschungsmanöver verlief erfolgreich.

Und es kam natürlich wie es kommen musste. Nachdem das Schiff an Griechenland vorbeigefahren und im Suez-Kanal gesichtet wurde, brach in dänischen Politikerkreisen Nervosität aus. Die Naiven aus dem Tal der Ahnungslosen begriffen, dass man

ihnen trotz aller vorhergehenden Warnungen eine Lüge präsentiert hatte. Umbenannt in RIKY und weiterverkauft an die Shreeji Shipping Agency in Alang kam das Schiff am 22. April 2005 vor Alang an, wo es kurz darauf zur Verschrottung auf den Strand gesetzt wurde. Indien lehnte die dringende Bitte der dänischen Regierung, die Verschrottung zu verhindern und das Schiff zurück nach Dänemark zu schicken, Ende April ab. Zu diesem Zeitpunkt lag das Schiff bereits hoch und trocken zwischen anderen, bereits halb verschrotteten Schiffswracks. Ende eines Fährschifflebens. Ende aller Hoffnungen, dass dieses Schiff als einziges seiner Art der Nachwelt erhalten bliebe. Die Vorhänge der Bühne waren gefallen, des Dramas letzter Akt gespielt.

Das Ende der SOUTHSEA

von Frank Lose

Kaum war die letzte FERRIES-Ausgabe in der Druckerei, war der Artikel von Richard Seville auch schon überholt. (Seite 17 – 20). Am 13. März 2005 verließ das kleine 1948 gebaute Passagierschiff die Gewässer um die Isle of Wight zum letzten Mal. Ein dänischer Schlepper hatte es auf den Haken genommen, um es nach Esbjerg zu schleppen. Dort kam der Schleppzug drei Tage später an. Die Abbrucharbeiten begannen durch die dort ansässige Firma Smedegaarden. Nach den ganzen Diskussionen der letzten Woche und Monate über Schiffsabbrüche, zeigt dieser Verkauf, dass auch umweltverträglich in Nordeuropa abgebrochen werden kann. Oder lag es einfach daran, dass die SOUTHSEA zu klein war, um die weite Reise in die Türkei kalkulierbar zu machen?



Nach einer langen Karriere liegt die 1948 in Dumbarton am Clyde gebaute SOUTHSEA an der Abbruchwerft im dänischen Esbjerg. Das für die britischen Eisenbahnen gebaute Schiff verkehrte bis 1986 zwischen Portsmouth und Ryde auf der Isle of Wight. Danach gab es viele Versuche, das Schiff weiter einzusetzen und zum Ausflugsschiff umzubauen, die leider alle scheiterten. Foto: Ulrich Streich

Seebäderschiffe auf der Nordsee

Von der Weser nach Helgoland

von Frank Lose

Nachdem wir in FERRIES 4/2004 die Geschichte des Hamburg – Helgoland-Dienstes geschildert haben, wollen wir uns in dieser Ausgabe dem Bremerhaven – Helgoland-Dienst zuwenden. Auch hier hat sich in den letzten Jahren einiges getan und das letzte große Schiff, die HELGOLAND wird in diesem Jahr nicht mehr eingesetzt und durch die kleinere ATLANTIS ersetzt.

Der erneute Beginn

Wurde der Seebäderdienst von Hamburg und Cuxhaven nach Helgoland vor dem Zweiten Weltkrieg von der Hamburg-Amerika Linie betrieben, so verkehrte von Bremerhaven aus der große Rivale der Hamburger, der Norddeutsche Lloyd. Eingesetzt wurde hier vor dem Zweiten Weltkrieg hauptsächlich das 1927 gebaute Turbinenschiff ROLAND (2.436 BRT), das im April 1944 nach Minentreffer im Finnischen Meerbusen bei Narva verlor.

Die Geschichte der Insel Helgoland ist schon ausführlich im oben erwähnten Artikel in FERRIES 4/2004 erzählt worden, daher gehen wir hier nicht weiter darauf ein. Nur soviel sei gesagt: der Rote Felsen wurde im Zweiten Weltkrieg bzw. kurz danach durch Sprengungen nahezu völlig zerstört. Die Helgoländer bekamen ihre Insel erst 1952 zurück und begannen mit dem Wiederaufbau. Nachdem die Hamburger HADAG 1952 den Passagierdienst wieder aufgenommen hatte, wollten nun auch die Bremer wieder einen Schiffsdienst zur Insel betreiben, war die Insel doch ein beliebtes Ziel für Tagesausflüge und natürlich waren die Inselaner auch auf die Ausflügler angewiesen.

Die GLÜCKAUF

Die ehemalige Großreederei begann zunächst Ihre Dienste nach Übersee wieder aufzunehmen, bevor man sich um den Helgoland-Dienst kümmern konnte. Einziges für diesen Dienst mögliches Schiff war die GLÜCKAUF, die seit 1950 aufgelegt war. Dieses Schiff war 1913 von den Stettiner Oderwerken für die Hamburg-Amerika Linie gebaut und am 11. Dezember 1913 als BUBENDEY abgeliefert worden. Gebaut wurde das Schiff als Tender für die Dampfer IMPERATOR (52.117 BRT/Bj. 1913), VATERLAND (54.282 BRT/Bj. 1914) und die nicht mehr für die HAPAG zum Einsatz gekommene BISMARCK (56.551 BRT). Das letztere Schiff lag während des Ersten Weltkriegs unvollendet bei Blohm & Voss und wurde erst 1922 als MAJESTIC für die White Star Line, Liverpool fertig gestellt. Diese zwischen Cuxhaven und New York eingesetzten Schiffe, machten in Southampton und Cherbourg Zwischenstopps. Um den Schiffen das langwierige Manövrieren in den engen Fahrwässern und die An- und Ablegemanöver zu ersparen, gingen sie vor den Häfen vor Anker. Passagiere und deren Gepäck wurden mit so genannten Tender-



Die 1913 gebaute BUBENDEY, hier um Ursprungszustand, wurde als Tender für die großen Liner gebaut. Foto: Hapag-Lloyd

booten von den Häfen zu ihnen gebracht. Die BUBENDEY war mit 849 BRT vermesen und 68,05 m lang und wurde von zwei dreifach-Expansionsdampfmaschinen angetrieben. Die Geschwindigkeit lag bei 12,5 Knoten und der Dampfer konnte 756 Passagiere befördern. Nicht für lange blieb das Schiff im Solent bei Southampton im Einsatz, am 18. März 1916 wurde sie von der kaiserlichen Marine als Begleitschiff für die Flotte requiriert und erst wieder am 30. November 1918 aus diesem Dienst entlassen. Ab dem 12. Oktober 1920 wurde das Schiff im Seebäderdienst Ostpreußen eingesetzt. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs war im Versailler Vertrag festgelegt worden, dass Polen über einen Korridor Zugang zur Ostsee bekommen sollte. Dieser Korridor trennte aber die das zu Deutschland gehörende Pommern von der freien Stadt Danzig und Ostpreußen ab. Da die Beziehungen zu Polen nicht die besten waren und es daher Probleme mit dem Transit gab, wurde der Seebäderdienst Ostpreußen gegründet, um weiterhin Ostpreußen an den Rest Deutschlands anzubinden. Die Schiffsdienste wurden von den großen deutschen Reedereien HAPAG, NDL und maßgeblich von der Stettiner Reederei Braeunlich betrieben. Die BUBENDEY wurde hauptsächlich zwischen Stolpmünde und Pillau, dem heutigen Baltysk, eingesetzt. Ab 1923 wurde die BUBENDEY meistens im Seebäderdienst, aber auch zeitweise als Tender eingesetzt. Im Oktober 1930 wurde sie als GLÜCKAUF an den Norddeutschen Lloyd verkauft und wieder als Tender in Southampton für die

Passagierliner des NDL eingesetzt. Der nächste Einschnitt kam am 20. September 1939 als das kleine Passagierschiff als Lazarettenschiff von der deutschen Kriegsmarine requiriert wurde. Glücklicherweise überstand es auch den Zweiten Weltkrieg unbeschadet und wurde am 15. August 1946 aus dem Kriegsdienst entlassen und an seine Eigentümer zurückgegeben. Von 1948 bis 1950 wurde es in Charter der HADAG (Hafen-Dampfschiffahrts AG) auf der Unterelbe eingesetzt und dann 1950 aufgelegt.

Wieder nach Helgoland

Hier also sind wir wieder am Anfang der Geschichte, das mittlerweile 40 Jahre alte Schiff sollte den Helgoland-Dienst des Norddeutschen Lloyds wieder eröffnen. Zunächst wurde die GLÜCKAUF beim Technischen Betrieb des NDL (der heutigen Lloyd Werft) zum Motorschiff umgebaut. Sie erhielt zwei 6 Zylinder-Dieselmotoren mit denen sie bei einer Leistung von 1.300 PSe eine Geschwindigkeit von 13 Knoten erreichen konnte. Befördern konnte das nun mit 1.172 BRT vermessene Schiff 724 Passagiere. Auch die Aufenthaltsräume des Schiffes wurden erheblich umgebaut. Das Schiff verfügte nun über zwei Speiseräume, ein Café und einen Raum, der die Passagiere zum Tanz einlud. Der NDL setzte das Schiff nun für die eigens gegründete Tochtergesellschaft Bremer Seebäderdienst ein. In Bremerhaven lag das Schiff an der Bäderkaje vor der Kaisererschleuse. Am Himmelfahrtstag im Jahr 1954 startete das Schiff zum ersten Mal zur Nord-



Fast nicht mehr wiederzuerkennen. Die BUBENDEY als GLÜCKAUF im Bremerhaven - Helgoland-Dienst. Foto: zeitgen. Postkarte

seeinsel Helgoland. Für die nächsten Jahre blieb es hier im Einsatz. 1960 beschloss die Leitung des NDL sich aus dem Seebäderdienst zurückzuziehen und sich ausschließlich auf die internationale Schifffahrt zu konzentrieren. Die GLÜCKAUF wurde an die Hamburger HADAG verkauft und dort als KEHRWIEDER hauptsächlich im Fährdienst auf der Unterelbe eingesetzt. Schon im darauf folgenden Jahr, am 11. Juli 1961 folgte ein weiterer Verkauf. Der neue Eigentümer hieß Jade-Schiffahrts-Gesellschaft aus Wilhelmshaven. Das Schiff wurde unter gleichem Namen zwischen Wilhelmshaven und Helgoland eingesetzt. Schon etwas über ein Jahr später, im Oktober 1962 wurde die KEHRWIEDER erneut verkauft. Dieses Mal allerdings in weiter entfernte Gefilde. Der neue Eigentümer hieß Traghetti del Lazio aus Gaeta in Italien. Dieser benannt das Schiff in ISOLA DEL SOLE (Insel der Sonne) um und setzte es zwischen der Insel Ponza und dem Festlandshafen Gaeta, nördlich Neapel, ein. Schon zwei Jahre später folgte ein weiterer Verkauf. Am 24. August 1963 ging das Schiff nach Neapel an Libera Navigazione Lauro und wurde in ANNA MARIA LAURO umbenannt. Bevor das Schiff zum Einsatz kam, wurde es zum Transport von PKW umgebaut. Neues Einsatzgebiet war nun die Strecke von Neapel zur Insel Ischia. Hier blieb das Schiff für die nächsten beiden Jahrzehnte bis 1980 im Einsatz. Danach wurde die ANNA MARIA LAURO zunächst in Ischia, später dann in Neapel aufgelagt. Das Ende kam nach einer Karriere von 73 Jahren am 14. April 1986, als das Schiff in Palermo ankam. Hier erfolgte der Abbruch durch die Firma Palermo Salvatore & Co., die Arbeiten begannen am 3. Juni 1986. Schon wenig später war von dem einst stolzen Schiff nichts mehr übrig geblieben.

BREMERHAVEN

Von der neuen Gesellschaft Bremer Helgoland-Dienst, einem Zusammenschluss der öffentlichen Hand und von Privatinvestoren, wurde 1959 der Bremer Adler Werft der Auftrag zum Bau eines Passagierschiffes für den Bremerhaven - Helgoland-Dienst erteilt. Das Schiff sollte schon zu Beginn der Saison 1960 zum Einsatz kommen. Der Stapellauf erfolgte am 23. April 1960 und schon etwas über einen Monat später, am

den Gesellschaftsdeck montiert werden. Nach Abschluss der ersten Helgoland-Saison startete die BREMERHAVEN am 24. September 1960 zur ersten Kreuzfahrt von Travemünde nach Leningrad und Helsinki. Nach zwei weiteren Reisen zu den gleichen Zielen folgten die nächsten Kreuzfahrten erst im Februar 1961 von Südfrankreich aus. Ausgangshafen war hier Port Vendres nahe der spanischen Grenze. Im Mai begannen dann wieder die Helgoland Fahrten. Mit den Kreuzfahrten konnte die Reederei allerdings kein Geld verdienen, ganz im Gegenteil man fuhr rote Zahlen ein. Daher wurde diese Fahrten 1963 komplett eingestellt. Von da an blieb die BREMERHAVEN im Winter in Bremerhaven aufgelegt.



Nur für kurze Zeit wurde die KEHRWIEDER im Wilhelmshaven - Helgoland-Dienst eingesetzt. Foto: Sammlung Arnold Kludas

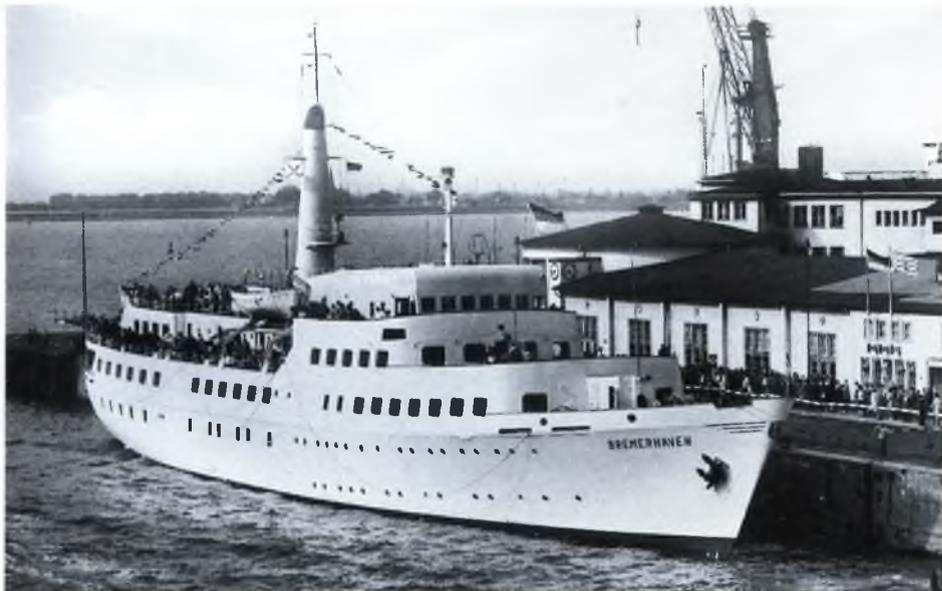


Als ANNA MARIA LAURO verkehrte das Schiff noch von 1963 bis 1980 im Golf von Neapel. Den Zusatz „Express-Ferry“ trugen viele Schiffe im Capri und Ischia-Dienst um den Passagieren Schnelligkeit vorzugaukeln. Foto: Antonio Scrimali

29. Mai 1960 konnte die BREMERHAVEN abgeliefert werden. Das 2.683 BRT große und 88,22 m lange Schiff wurde von zwei 8-Zyl.-Diesel-Motoren angetrieben und konnte im Seebäderdienst 1.400 Passagiere befördern. Da die Saison im Helgoland-Verkehr nur von Mai bis September eines jeden Jahres ging, versuchte die Reederei eine Beschäftigung für die restliche Zeit des Jahres zu finden. So wurde das Schiff von Beginn an so konstruiert, dass die Reederei die Möglichkeit hatte, es binnen kürzester Zeit zum Kreuzfahrtschiff umzurüsten. Ein Teil der Kabinen mit 118 Betten waren im Hauptdeck fest untergebracht, die anderen 42 Kabinen mit weiteren 92 Betten konnten im achteren Teil des Hauptdecks und im darüber liegen-

Das Unglück

Die BREMERHAVEN lag am frühen Morgen des 13. April 1965 nach abgeschlossenen Saisonvorbereitungen am Kaiserplatz nahe der Kaiserschleuse. Um 4:45 Uhr krängte das Schiff plötzlich hart nach Backbord und alle Leinen rissen binnen kürzester Zeit. Darauf holte das Schiff zur anderen Seite über und Wasser drang durch offen stehende Bullaugen ein. Die zehn Besatzungsmitglieder konnten sich glücklicherweise retten. Kurze Zeit später sank das Schiff auf den Hafengrund. Was war die Ursache des Sinkens gewesen? Viele Gerüchte und Spekulationen rankten sich um das Unglück. Erst bei der Seeamtsverhandlung am 1. November



Am Liegeplatz an der Kaiserschleuse bereitet sich die BREMERHAVEN auf eine Überfahrt nach Helgoland vor. Foto: zeitgen. Postkarte

kam die Wahrheit ans Licht. Ein gebrochener Flaschenhals hatte ein Ventil am Auslauf des Fäkalientanks verklemmt und durch dieses war Wasser in das Schiff eingedrungen. Da wegen Malarbeiten mehrere Bullaugen geöffnet waren, lief dann durch die Schiefelage weiteres Wasser in das Schiff und brachte es schließlich zum Sinken. Die Bergung der BREMERHAVEN begann am 21. April und konnte erst am 2. Mai 1965 abgeschlossen werden. An die geplante Aufnahme des Helgoland-Dienstes Ende Mai war nun nicht mehr zu denken. Das Schiff war erheblich beschädigt und nicht so schnell zu reparieren. Die Saison wurde mit dem eh' schon eingechartertem AG „Ems“ Schiff MÜNSTERLAND (735 BRT/Bj. 1964) am 15. Mai begonnen. Diese Charter lief aber nur bis Ende Mai, als eigentlich die BREMERHAVEN in Dienst gehen sollte. Für kurze Zeit setzte der Bremer Helgoland-Dienst die WILHELMSHAVEN (1.418 BRT/Bj. 1963) und die WANGEROOGE (326 BRZ/Bj. 1960) ein. Am 10. Juni konnte man mit einer längerfristigen Charter weitermachen. Von der Cuxhavener Reederei Cassen Eils wurde die SEUTE DEERN (640 BRZ/Bj. 1961) eingechartert und verkehrte für die Saison 1965 zwischen Bremerhaven und Helgoland. Als Folge des Unglücks und auch der vorher eingefahren roten Zahlen wurde der Bremer Helgoländer Dienst eingestellt und die Reederei aufgelöst. Das Schiff wurde an die griechische Sun Line verkauft und in Griechenland zum Kreuzfahrtschiff STELLA MARIS II umgebaut. Mit Heimathafen Piräus verkehrte die ehemalige BREMERHAVEN nun für die nächsten Jahre zu Kreuzfahrten in der griechischen Inselwelt. Befördern konnte sie nun 186 Passagiere in 93 Kabinen. Ab 1997 hieß ihr Eigentümer nach einem Zusammenschluss Royal Olympic Cruises. 1998 wurde sie an Viking River Cruises verkauft und als VIKING BORDEAUX in Gambia auf dem Fluss Banjul eingesetzt. Ab Mai 1999 kam sie in Charter eines französischen Reisebüros wieder nach Nordeuropa. Nach Konkurs des Charters arretierte man die VIKING BORDEAUX am 11. April 2003 im

holländischen Eemshaven. 2004 wurde sie in BORDEAUX umbenannt und sollte kurze später als AFRICAN QUEEN für Royal African Cruises eingesetzt werden. Diese Charter kam allerdings nicht zustande. Bei Redaktionschluss wurde bekannt, dass das Schiff nun an Indian Ocean Cruises verkauft ist und als MADAGASCAR zwischen Durban in Südafrika und der Insel Madgaskar eingesetzt werden soll.

ROLAND VON BREMEN

Im Sommer 1965 wurde der Bremer Seebäderdienst D. Oltmann gegründet, um den Helgoland-Dienst fortzusetzen. Oltmann hatte schon zuvor die Bereederung der BREMERHAVEN betrieben. Von der dänische Reederei J. Lauritzen, Kopenhagen kauften die Bremer das Kühlschiff INDIAN REEFER ex RIO GALLEGOS -46 ex INDIAN REEFER -42 (2.815 BRT/Bj. 1939) und übernahmen es Anfang Oktober im italienischen Genua. Dort erfolgte der Umbau zum Passagierschiff bei der T. Mariotti Werft. Nach



Nach dem Unglück liegt die BREMERHAVEN auf dem Grund des Hafens.



Die BREMERHAVEN direkt nach der Bergung. Am Rumpf sind deutliche Spuren zu sehen, außerdem fehlt der Radarmast und der Schornstein steht schief. Er war nach dem Aufprall auf den Kai teilweise abgebrochen. Foto: Sammlung Steffen Weirauch

dem Umbau war das nun in ROLAND VON BREMEN umbenannte Schiff mit 4.391 BRT vermessen, 114 m lang und konnte 1.900 Passagiere befördern. Die Geschwindigkeit lag bei 16 Knoten. Mit einer Verspätung von fast einem Monat konnte das „neue“ Schiff am 28. Mai 1966 zur Jungferreise von der Bremerhavener Columbuskaje nach Helgoland auslaufen. Die Zeit zuvor war wieder einmal mit dem AG „Ems“-Schiff MÜNSTERLAND (30.4.-26.5.1966) überbrückt worden und für den 27. Juni 1966 konnte

rechts: Nach dem Verkauf nach Griechenland wurde die ehemalige BREMERHAVEN zum Kreuzfahrtschiff STELLA MARIS II umgebaut. Das Foto zeigt das Schiff einlaufend Heraklion im September 1983.

Foto: Steffen Weirauch



die HEIN GODENWIND (980 BRT/Bj. 1960) eingehartert werden. Anfang der siebziger Jahre wurde die ROLAND VON BREMEN in der Nebensaison auch zu den allseits beliebten Butterfahrten eingesetzt. Neben ihrem regulären Helgoland-Dienst machte sie Abendfahrten mit Tanz und weitete zeitweise auch den Helgoland-Dienst nach Brake/Unterweser aus. Obwohl insgesamt älter als die Vorgängerin, war sie innerhalb kürzester Zeit bei den Passagieren sehr beliebt. Die ROLAND VON BREMEN verfügte über sehr große Freidecks, auf denen sich die Passagiere bei schönem Wetter sonnen konnten. Daß es Liegestühle zu mieten gab, war damals auf diesen Schiffen selbstverständlich. Welche Schnellfähre von heute kann da schon mithalten?

Kurz vor Beginn der Saison 1975 fiel die ROLAND VON BREMEN für längere Zeit mit einem Kurbelwellenschaden aus und Oltmann charterte von Cassens Eils die FUNNY GIRL (998 BRT/Bj. 1973) von Mai bis Juni ein. 1984 hatte die ROLAND VON BREMEN nunmehr ein Alter von 45 Jahren

erreicht und sie wurde vom Unterhalt zu teuer. Als Folge lief das Schiff am 16. September 1984 das letzte Mal von Bremerhaven nach Helgoland aus. Danach blieb dem Schiff nur noch der Schneidbrenner übrig.



Die ROLAND VON BREMEN liegt auf der Helgoländer Reede und wartet auf die Rückkehr der Passagiere. Foto: Dr. Achim Borchert

links: Aus dem dänischen Kühlschiff INDIAN REEFER entstand 1966 das deutsche Seebäderschiff ROLAND VON BREMEN. Foto: Sammlung Søren Thorsøe links unten: Das Foto zeigt die ROLAND VON BREMEN auslaufend Genua. Man beachte den noch fehlenden Aufbau im Heckbereich des Schiffes, der erst einige Jahre später montiert wurde.

Foto: Mario Agosto

Am 1. August 1985 wurde die ROLAND VON BREMEN an Hansa Rohstoff GmbH in Bremen verkauft und auf dem Gelände der ehemaligen Großwerft AG Weser langsam zerlegt.

HELGOLAND

Über die Geschichte der neuen HELGOLAND haben wir in FERRIES 4/04 ausführlich berichtet. Darum hier nur in kürzester Form: gebaut 1962 als WAPPEN VON HAMBURG (3.819 BRT) für die HADAG und im Hamburg – Cuxhaven – Helgoland-Dienst eingesetzt, im Oktober 1964 als WAPPEN an Stena Line verkauft, im April 1966 wieder an die HADAG, Hamburg und als ALTE LIEBE Cuxhaven – Helgoland-Dienst und Einkaufsfahrten in der Ostsee und 1982 nach finanziellen Schwierigkeiten der HADAG in Hamburg aufgelegt. Hier griff dann am 9. Mai 1984 die Reederei Oltmann zu und kaufte das Schiff von den Hamburgern. Umbenannt in HELGOLAND erreich-



Die letzte Stunde der ROLAND VON BREMEN hat geschlagen. Das Schiff wird in Bremen abgebrochen.

Foto: Steffen Weirauch

te das Schiff am 24. Juli 1984 Bremerhaven um bei den dortigen Motorenwerken (MBW) umfassend renoviert zu werden. Die erste Reise für Oltmann begann am 30. März 1985 und am 10. Mai 1985 führte das Schiff die erste Reise im Bremerhaven – Helgoland-Dienst durch. Die Linie wurde 1986 zusammen mit dem Schiff an Bernhard Warrings aus Carolinensiel verkauft. Am Einsatzgebiet und Namen änderte sich aber nichts und die HELGOLAND zog weiterhin ihre Bah-



Nachdem wir die HELGOLAND ex WAPPEN VON HAMBURG schon ausführlich mit vielen Fotos in FERRIES 4/04 vorgestellt haben, soll hier ein Foto ausreichen. Es zeigt die HELGOLAND im aktuellen Zustand mit der Schornsteinmarke der Bremerhaven- Helgoland Linie. Seit September 2004 liegt das Schiff in Bremerhaven auf. Foto: Frank Lose

links: Hier, am 19. Mai 1999, liegt die ATLANTIS mit der Warrings-Schornsteinmarke am Anleger in Bremerhaven. Foto: Eilhart Buttke



unten: Einmal wöchentlich verkehrt die knallrot gemalte CAT NO. 1 zwischen Bremerhaven und Helgoland. Ansonsten wird das 40 Knoten schnelle Schiff, das über Platz für 432 Passagiere verfügt, zwischen Wilhelmshaven und Helgoland eingesetzt. Foto: Marion & Helge Barth

nen im Helgoland-Dienst. Als Mitte der neunziger Jahre die Passagierzahlen erheblich sanken, legte Warrings das Schiff in Bremerhaven auf und charterte von Cassen Eils aus Cuxhaven die ATLANTIS ex FIRST LADY -98 ex HELGOLAND -83 (1.586 BRT/Bj. 1972) jeweils für die Saison 1998 und 1999 ein. Ab Frühjahr 2000 wurde dann die HELGOLAND wieder eingesetzt, dieses Mal allerdings nur bis Herbst 2004.

Im Frühjahr 2003 kaufte die Flensburger Reederei Förde Reederei-Seetouristik (FRS) das Schiff und die Linie und setzte die HELGOLAND nun für die Bremerhaven – Helgoland-Linie ein. Im September 2004 kam





Die neue SEAFRANCE BERLIOZ im Mai 2005 in Calais. Foto: Marko Stampel

SEAFRANCE BERLIOZ

von Andrew Cooke

Als am 30. November 2001 die neue SEAFRANCE RODIN ihren Dienst zwischen Dover und Calais aufnahm, war dies der Beginn einer neuen Ära für die konventionellen Fähren auf der Straße von Dover. Die 34.000 BRZ große, 25 kn schnelle und 185 m lange „Rodin“ wurde dann auch 2003/2004 mit dem Preis für die innovativste Fähre ausgezeichnet.

Am 25. Juni 2003 unterzeichneten die zu Alstom gehörende Werft Chantiers de l'Atlantique und SeaFrance den Vertrag über den Bau eines Schwesterschiffs der SEAFRANCE RODIN, die bei Aker Finnyards in Rauma entstanden war. Vorausgegangen war eine internationale Ausschreibung. War bis zum Schluss Finnyards mit im Rennen, sollte das zweite Schiff schlussendlich doch auf der Werft in Saint Nazaire an der Loire in der Bretagne gebaut werden. Dort waren neben der QUEEN MARY 2 auch die BRETAGNE und die NAPOLEON BONAPARTE entstanden. Insgesamt rund 110 Passagierschiffe und Fähren hat diese Werft

bisher abgeliefert. Während die SEAFRANCE CEZANNE, RENOIR, MANET und RODIN nach bekannten französischen Malern benannt sind, trägt der Neubau den Namen von Hector Berlioz, des Komponisten der „Symphonie Fantastique“. Berlioz lebte von 1809 bis 1863 und war fasziniert von Literatur und Reisen. Während seiner Zeit als Dirigent bereiste er mehrfach Großbritannien und das Europäische Festland. In Paris begegnete er der Schauspielerin Harriet Smithson und verliebte sich in sie. Seine Gefühle drückte er in einem Orchesterwerk aus, während dessen Londonpremiere die beiden einander formell

vorgelegt wurden. Sie heirateten und hatten einen Sohn, Louis Berlioz, der später als Kapitän zur See fuhr.

Die SEAFRANCE BERLIOZ basiert auf den Plänen der mit Auszeichnungen gewürdigten SEAFRANCE RODIN, dem bisherigen SeaFrance-Flaggschiff. Bei einer Kapazität von 1.900 Passagieren und 700 Pkw, kann die „Berlioz“ den Kanal bei einer Höchstgeschwindigkeit von 25 kn in rund 70 Minuten überqueren. Während P&O Ferries keine Ambitionen zeigt, ihre Flotte wirklich weiterzuentwickeln, ist SeaFrance nun die einzige Reederei im Kanal, die zwei Neubauten zwischen den beiden größten Pas-

Das SB-Restaurant „Le Relais“. Foto: Andrew Cooke



Kunstvoll gestaltete Sessel, laden zum Verweilen ein. Foto: Andrew Cooke





Das luftige Atrium mit dem großen Fenster. Foto: Andrew Cooke



Le Pub. Foto: Andrew Cooke

sagier-Fährterminals der Welt im Einsatz hat. Das Design der SEAFRANCE BERLIOZ wurde speziell der Route Dover-Calais angepasst, wo bis zu 20 tägliche An- und Ablegemanöver und schnelle Be- und Entladezeiten für bis zu 700 Pkw oder 120 Lkw hohe Anforderungen an das Schiff stellen.

Aufgrund der extremen Kälte im März 2005 verspätete sich die Ablieferung des Neubaus um zwei Wochen, da der letzte Farbanstrich bei niedrigen Temperaturen nicht angebracht werden konnte. Nach ihrer Probefahrt, die vom 7. bis 9. März dauerte, kehrte die SEAFRANCE BERLIOZ ins Trockendock zurück, wo Abschlussarbeiten durchgeführt wurden, bevor das Schiff an SeaFrance übergeben werden konnte. Durch die verspätete Ablieferung mussten auch die Veranstaltungen zur Indienststellung in Calais aufgrund der dort inzwischen herrschenden massiven Probleme mit den Anlegern abgeblasen werden.

Ohne großes Aufsehen zu erregen, nahm die neue Fähre am Montag dem 4. April ihren Dienst zwischen Calais und Dover auf. Mit der SEAFRANCE BERLIOZ festigt die französische Reederei ihre Position im Verkehr über den Ärmelkanal mit insgesamt mindestens 46 täglichen Abfahrten. Während die SEAFRANCE RODIN und die SEAFRANCE BERLIOZ aufgrund ihrer Geschwindigkeit einen Großteil der Abfahrten durchführen, hat die Reederei entschieden, die SEAFRANCE RENOIR zu behalten, um im Sommer 2005 insgesamt sechs Schiffe einsetzen zu können.

Passagiere der neuen Fähre zeigten sich beeindruckt. Das preisgekrönte Konzept der SEAFRANCE RODIN wurde durch die französischen Innenarchitekten AIA mit einem kontinentalen Flair fortgesetzt. Alle Passagierbereiche befinden sich auf Deck 8 und 9 und vermitteln die Atmosphäre, auf einem Kreuzfahrtschiff zu sein.

Die Raumaufteilung an Bord ist wie folgt:

Deck 5 und 7 sind die beiden über die Doppelrampen zugänglichen Autodecks, Deck 6 ist ein Hängendeck und kann bei Bedarf zum Einsatz gebracht werden.

Deck 8: Vorn befindet sich das „Le Café Parisien“. Die Wände sind mit dunkler Holzvertäfelung versehen, von der sich organefarbene Paneele absetzen. Dieser Bereich ist nur auf stark frequentierten Überfahrten geöffnet, und kann für Veranstaltungen genutzt werden. Durchquert man das vordere Treppenhäus auf dem Weg nach Achtern, schließt sich hier das „Shopping Centre“ an, das von der Galerie hinter dem großen Panoramafenster auf der Steuerbordseite zugänglich ist. Das Fenster erstreckt sich hier über die Höhe der beiden Passagierdecks 8 und 9. Sitzgelegenheiten in hellen Farben und Kunstpflanzen wurden hier zur Dekoration genutzt. An den Shop schließen sich ein Kiosk und die Information des Schiffes an, gegenüber befinden sich Sitzgelegenheiten. Man wird überall an Bord an das einfache aber effektive Design der SEAFRANCE RODIN erinnert, jedoch wurden anders als auf der in Finnland gebauten Schwester der „Berlioz“, markantere Muster und kräftigere Farben verwendet. Deck 9: Im vorderen Bereich des Schiffes befindet sich die helle und farbenfrohe Lounge „La Brasserie“ und die „Latitudes Coffee Bar“ wo 320 Passagiere Platz finden. Die Einrichtung ist hier in Rot- und Gelbtönen gehalten, ähnlich wie in Bereichen auf der PONT-AVEN. Das ist insofern nicht verwunderlich, als sich beide Werften der gleichen Innenarchitekten bedienen.

Hinter dem vorderen Treppenbereich schließt sich das 160 Lkw-Fahrem Platz bietende Restaurant „Les Routiers“ an, während sich auf der Steuerbordseite der obere Bereich der Galerie vor dem großen Panoramafenster befindet. Auf diesem „Balkon am Meer“ befinden sich ebenfalls Sitzgelegenheiten. Das 350 Passagieren

gleichzeitig Platz bietende Selbstbedienungsrestaurant „Le Relais“ befindet sich am Heck und ist in dunklem Rot und hellem Grün gehalten, mit beleuchteten Dekors.

Die äußeren Decksflächen auf Deck 8 und 9 sind recht großzügig, bieten aber – so wie es heute modern zu sein scheint, keine Sitzmöglichkeiten. Eine große Freifläche ist auf Deck 10 vorhanden, die aber für Passagiere nicht zugänglich ist.

Für die Crew des Schiffes sind 100 Einzelkabinen vorgesehen, davon 15 für Offiziere. Der Besatzungsbereich beinhaltet außerdem Speisesaal, Umkleideraum, Fitnessraum usw. Die Sicherheitsausrüstung an Bord beinhaltet vier große Rettungsboote für je 150 Personen, 4 MES-Systeme für die Evakuierung mit zugehörigen Rettungsflößen sowie zwei kleine schnelle Rettungsboote.

Es ist sehr angenehm auf der SEAFRANCE BERLIOZ zu reisen. Das Schiff ist in jeder Hinsicht eine moderne Kreuzfahrt-Fähre. Unglücklicherweise fiel die Indienststellung in die schwierige Zeit in Calais, aber es ist wohl nur eine Frage der Zeit, wann SeaFrance ein drittes Schiff dieser Größe zur Flotte hinzufügt.

Die Info auf Deck 8. Foto: Andrew Cooke



KOLI III - Ein Seebädderdampfer wird zum Kreuzfahrtschiff

von Uwe Jakob

Im April 2000 konnte die Reederei AG 'Norden-Frisia' ihr 1960 bei der Papenburger Meyer-Werft gebautes und 1976/77 in Emden verlängertes Seebädderschiff FRISIA III verkaufen. Das 710 BRZ-Schiff mit einer Kapazität von 1000 Tagespassagieren war viele Jahre lang im Helgoland-Verkehr eingesetzt gewesen und nach Ende der Saison 1998 in Norderney aufgelegt worden. Man war froh, in der finnischen Reederei Saimaa Ferries Oy aus Nurmes in Nord-Karelien, im nördlichen Saimaa-Seengebiet nahe der russischen Grenze gelegen, einen Käufer für das schon 40 Jahre alte Schiff gefunden zu haben.

Eine finnische Besatzung übernahm die FRISIA III, die in KOLI III umbenannt wurde, im Mai 2000 und überführte das Schiff von Norderney nach Finnland. Der Name „Koli“ stammt übrigens von einem 347 m hohen Berg in Nord-Karelien. Nach einigen kleineren Umbauten unternahm die KOLI III in den Jahren 2000, 2001 und 2002 in den Sommermonaten jeweils Tagesfahrten ab Joensuu, der Hauptstadt Nord-Kareliens, und war damit sozusagen zum „Binnenschiff“ geworden. Die beiden Masten des Schiffes waren nun umlegbar, damit die Schleuse des Jakokoski-Kanals mit 10 m Höhenbeschränkung passiert werden konnte.

Inzwischen hatten Saimaa Ferries Oy ein neues touristisches Konzept entwickelt und planten, mit der KOLI III in Zukunft mehrtägige Kreuzfahrten auf den finnischen Seen anzubieten. Im Winter 2002/03 baute die Reederei dazu in Eigenregie während der Liegezeit in Nurmes 18 Kabinen auf dem Hauptdeck ein, in denen 36 Passagiere Platz finden. Die Kabinen sind mit vorgefertigten Naßzellen ausgestattet und verteilen sich über das gesamte Hauptdeck. Ein Deck darüber finden die Fahrgäste das Restaurant mit 64 Plätzen sowie die Bar, von der aus 48 Gäste in sechs gemütlichen Sitzecken den Ausblick nach drei Seiten genießen können. Auf dem großen achteren Sonnendeck ist Platz für 150 Passagiere. Eine Bücherei, ein Fitnessraum und - natürlich - eine Sauna stehen den Gästen auf dem Unterdeck im



Das ehemalige deutsche Seebädderschiff FRISIA III verkehrt nun als KOLI III in Finnland. Das Foto zeigt das Schiff am 24. August 2003 in Nurmes. Foto: Jukka Huotari

Rumpf zur Verfügung. Dort ist auch die Besatzung untergebracht, die aus insgesamt neun Personen besteht: Neben vier Mann nautisch-technischem Personal sind das noch der Kreuzfahrt-Direktor (!), drei Hostessen und ein Koch.

Die KOLI III unternimmt in der Sommersaison von Mitte Juni bis Mitte August jede Woche eine fünf-tägige Reise auf der Route

Nurmes - Koli - Joensuu - Savonlinna bzw. umgekehrt. Diese Fahrten werden international - auch in Deutschland - über Reiseveranstalter als Pauschalreisen angeboten. Wie auf einem großen Kreuzfahrtschiff können die Passagiere Landausflüge ins Specksteinnmuseum, in eine typische Rauchsauna oder zu den Opernfestspielen in Savonlinna unternehmen. Außerhalb der

Wie es sich für ein finnisches Schiff gehört, ist natürlich auch eine Sauna an Bord.



Ein Blick in eine der 18 großzügigen Kabinen.



Sommersaison steht die KOLI III für eine Tagesrate von 3000 Euro für Charterfahrten im gesamten Saimaa-Seengebiet zur Verfügung und kann heute auf Tagestouren bis zu 150 Passagiere befördern. In den Wintermonaten lag das Schiff bisher in Nurmes auf, aber die Reederei Saimaa Ferries Oy erwägt für die Zukunft einen Einsatz der KOLI III als Hotelschiff in Südfinnland. Neben dem Flaggschiff KOLI III sind noch das Tagesausflugsschiff VINKERI II sowie die kleine Autofähre PIELINEN für die Reederei im Saimaa-Seengebiet unterwegs.

Die FRISIA III am 31. Mai 1999 in Norddeich. Das Schiff wurde hauptsächlich zwischen Norddeich, Norderney und Helgoland eingesetzt. Foto: Uwe Jakob



Lineas Fred. Olsen

von Frank Lose

Der kanarische Ableger der norwegischen Reederei Fred. Olsen hat seit dem 29. März 2005 kein konventionelles Fährschiff mehr. An diesem Tag absolvierte die BARLOVENTO ex BANADEROS -00 ex PRIDE OF CHERBOURG II -94 ex PRIDE OF CHERBOURG -94 ex VIKING VOYAGER -89 (9.735 BRZ/Bj. 1975) die letzte Abfahrt in den Fährdiensten von Los Christianos nach Santa Cruz de la Palma und Sebastian de la Gomera. Das Schiff war schon zuvor an die griechische Reederei Saos Ferries verkauft worden und wurde kurze Zeit später in SAMOTHIRAKI umbenannt.

Abgelöst werden sollte die BARLOVENTO eigentlich schon im letzten Jahr durch die von Austal Ships in Fremantle gebaute Trimaran-Fähre BENCHIJIGUA EXPRESS. Das Schiff konnte nach einigen Problemen erst am 13. April 2005 abgeliefert werden. Nach der Überführungsreise rund Afrika konnte das Schiff dann am 2. Mai 2005 eingesetzt werden. Die alte BENCHIJIGUA EXPRESS



Die mit drei Rümpfen versehene neue BENCHIJIGUA EXPRESS ist 126,7 m lang und damit genau 10 cm länger als die HSS-Schiffe von Stena. Foto: Austal Ships

(6.348 BRZ/Bj. 2000) wurde bereits im Oktober 2004 in BENCOMO EXPRESS umbenannt. Das Schwesterschiff BENTAYGA EXPRESS ex BENCHIJIGUA EXPRESS -99 (6.344 BRZ/Bj. 1999) erhielt ebenfalls im letzten Oktober den neuen Namen BENTAGO EXPRESS. Die andere große Schnellfähre, die von Tenerifa aus fährt, die BONANZA EXPRESS (5.191 BRZ/Bj. 1999),

absolvierte während der Übergangszeit im April Fahrten sowohl auf ihrer Stammroute von Santa Cruz de Tenerife nach Agaete auf Gran Canaria als auch von Los Christianos nach Palma und Gomera.

Die neue, dritte BENCHIJIGUA EXPRESS ist mit 8.973 BRZ vermessen, 126,7 m lang und wird von vier 20-Zylinder Dieselmotoren von M.T.U. angetrieben. Mit einer Leistung von 32.800 kW erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 40,4 Knoten und kann 1.350 Passagiere und 341 PKW befördern.



Die BENTAGO EXPRESS wird nun zwischen Santa Cruz de Tenerife und Agaete auf Las Palmas eingesetzt. Foto: Dieter Streich

Nach der Indienststellung des Neubaus werden die Schiffe der Reederei wie folgt eingesetzt:

BENTAGO EXPRESS + BENCOMO EXPRESS:
Santa Cruz de Tenerife -Agaete (Gran Canaria)

BONANZA EXPRESS:

Los Christianos - Valverde (El Hierro) und
Los Christianos - San Sebastian de la Gomera

BENCHIJIGUA EXPRESS:

Los Christianos - San Sebastian de la Gomera
und Los Christianos - Santa Cruz de la Palma
BOCAYNA EXPRESS (2.578 BRZ/Bj. 2003)
Corralejo (Las Palmas) - Playa Blanca
(Lanzarote)

KRISTINA REGINA -

auf Kreuzfahrt mit einem ehemaligen Silja-Liner

von Kai Ortel

Manche Schiffe bedürfen keiner Einführung mehr. Mit einem Alter von 45 Jahren zählt die KRISTINA REGINA zu den dienstältesten Kreuzfahrtschiffen der Welt, und zu den beliebtesten auf dem skandinavischen Markt dazu. In den 1970er Jahren prangte der Seebund der Silja Line auf ihrem Rumpf, und seit ihrem Umbau zum Kreuzfahrtschiff ist die ehemalige BORE ein gewohnter Anblick nicht nur in den Häfen der Ostsee. Ein Bericht von einer Kreuzfahrt auf den Kanarischen Inseln.

Der zentrale Busbahnhof von Las Palmas ist nur sehr eingeschränkt zu empfehlen, wenn man mit dem Flugzeug auf Gran Canaria angekommen ist und eigentlich mit dem Bus bis direkt zum Kreuzfahrthanleger fahren möchte. Eingeweihte lösen einen Fahrschein nach Santa Catalina, wo man praktisch vom Bus direkt auf das Schiff steigen kann - alle anderen und der Autor dieser Zeilen schleppen ihren Koffer eine endlose Küstenstraße entlang, bevor der Hafen von Las Palmas überhaupt erst in Sichtweite kommt.

Die KRISTINA REGINA gehört zu den Schiffen, die man selbst dann erst noch suchen muss. Ihre zwei Schornsteine reichen der mächtigen THOMSON SPIRIT am Nebenanleger gerade einmal bis zu deren Bootsdeck, doch einmal in Santa Catalina angekommen, stiehlt die schneeweiße KRISTINA REGINA dort allen anderen Schiffen im Hafen die Schau. Mit ihren beiden klassischen Liner-Schornsteinen, einem halboffenen holzgetäfelten Promenadendeck und zwei hoch aufragenden Masten erscheint sie zwischen der Armas-Fähre VOLCAN DE TAUCE und der THOMSON SPIRIT wie ein verirrter Zeitreisender, der aus Versehen in der falschen Epoche gelandet ist.

Dies wird, an Bord angekommen, zuerst in den Kabinen deutlich. Die meisten der 119 Unterkünfte sind klein, das gibt selbst die Reederei unumwunden zu. Dafür sind sie wunderbar altmodisch eingerichtet: Türen, Fensterrahmen, Möbel - alles ist hier noch aus Holz, was zusammen mit den geschmackvoll ausgewählten Farben von Teppichen, Decken und Bettwäsche den Mangel an Platz mehr als aufwiegt. Plastik sucht



Die KRISTINA REGINA in Arrecife. Foto: Kai Ortel

man hier, wie auch anderswo auf dem Schiff, fast vergeblich. Willkommen in den 1960er Jahren - damals war es noch erlaubt, eine behagliche Atmosphäre mit Mitteln zu erschaffen, die heute aus Feuerschutz- oder anderen Gründen längst verboten sind. In der Dusche (das Wort „Nasszelle“ wäre eigentlich angemessener) fehlt der Duschkabine, und merkwürdige graue Krümel im Entlüfter machen auch nicht gerade einen vertrauenserweckenden Eindruck, aber ansonsten ist Kabine 451 (Kategorie „Antonia“) für die Dauer meiner einwöchigen Kanarenkreuzfahrt in tadellosem Zustand. Den Nachmittag verbringe ich voller Erwartung eines regen Schiffsverkehrs am Hafen, doch der Februar ist auch auf den Kanarischen Inseln noch keine Hochsaison und die Anleger sind zudem schlecht einzusehen. Ganz abgesehen davon, dass die mühsam aus dem Internet zusammengestellten Fahrpläne sowieso alle nicht zu stim-

men scheinen. Die Passagierkatamarane PRINCESA DACIL und PRINCESA TEGUISE der Cia. Trasmediterranea pendeln tapfer zwischen Las Palmas und Morro Jable auf Fuerteventura hin und her, doch ihr Terminal ist abgesperrt - keine Fotos möglich. Auch die gecharterte Tramed-Fähre PALANGA verbirgt sich hinter einem großen Schuppen, während die aus Santa Cruz kommende ALCANTARA bei ihrer Ankunft in einem entlegenen Winkel des Hafens verschwindet, in dem sich auch die erst kürzlich havarierte VOLCAN DE TACANDE zur Reparatur befindet. Und am Armas-Anleger tut sich überhaupt nichts, Sonntag ist eben Ruhetag.

Um 17:30 Uhr heißt es schließlich auf der KRISTINA REGINA „All on board“. Die Passagiere unterziehen sich der obligatorischen Sicherheitsübung, und um kurz nach 18:00 Uhr verlässt das Schiff Las Palmas mit Ziel Arrecife auf Lanzarote. Doch die KRISTINA REGINA schwebt dabei nicht elfengleich über die Wellen, wie dies viele der großen modernen Kreuzfahrtschiffe tun, sondern sie tut dies mit einem sympathischen Stampfen, das ihre Passagiere spüren lässt, dass sie über keinerlei Stabilisatoren verfügt. Die Warnung der Reederei „On windy weather, the ship will rock“ ist daher etwas untertrieben, denn ein sanftes Auf und Ab vernimmt man an Bord auch dann, wenn das Wetter ganz und gar nicht „windy“ ist. Anstelle von Stabilisatoren hat die alte BORE nämlich einen hohen, scharfen Bug - das Schiff „schneidet“ also die Wellen, indem es tief ins Wasser eintaucht und den Wellen somit keine Angriffsfläche bietet, ihre Wucht am Schiffsrumpf zu entladen.



Größenvergleich in Las Palmas. Obwohl die THOMSON SPIRIT mit ihren 33.930 BRZ bei weitem nicht mehr zu den größten Kreuzfahrtschiffen gehört, ist die KRISTINA REGINA wesentlich kleiner. Foto: Kai Ortel

Von der BORE zur KRISTINA REGINA

Hans von Rettig, seinerzeit Eigner der Reederei Bore, war bereits jenseits seiner besten Jahre, als er sich 1959 nicht davon abbringen ließ, anstelle einer modernen dieselgetriebenen Autofähre noch ein klassisches dampfgetriebenes Passagierschiff mit zwei Schornsteinen für den Liniendienst zwischen Schweden und Finnland in Auftrag zu geben. Bereits ab 1965 musste man die BORE mit ihrer kleinen Garage für nur 65 Autos auf Kurzkreuzfahrten zwischen Stockholm und Mariehamn einsetzen, da moderne Autofähren ihr schnell den Rang abzulaufen begannen. 1976 kam das Aus für die BORE in Diensten der Silja Line, und auch ihr Einsatz als BOREA für Jakob Lines war nur von kurzer Dauer, ehe es Anfang der 1980er Jahre still wurde um die „alte Dame“. Aus ihrem „Winterschlaf“ erwachte die BOREA erst wieder im Januar 1987, als die Reederei Rannikkolinjat OY (aus der wenig später „Kristina Cruises“ wurde) das mittlerweile 27 Jahre alte Schiff erwarb und



in Kotka grundlegend erneuern ließ. Die Dampfmaschine wurde durch Dieselgeneratoren ersetzt, zusätzliche Kabinen eingebaut und die Spuren der langen Auftriebszeit beseitigt. Als Kreuzfahrtschiff und unter dem neuen Namen KRISTINA REGINA ging die ehemalige BORE am 28. April 1988 zum zweiten Mal auf Jungfernfahrt.

Ihr zweites Leben erwies sich trotz des fortgeschrittenen Alters des Schiffes bald als erfolgreichere, denn 17 Jahre ist die KRISTINA REGINA nun schon nach bewährtem Muster auf den europäischen Kreuzfahrtrouten unterwegs - im Frühjahr und Sommer in den heimatischen Gewässern der Ostsee, im Herbst und Winter im Mittelmeer und auf den Kanarischen Inseln. Ihre Klientel ist dabei eine andere als z. B. bei den Konkurrenten Silja Line oder Viking Line. Auf der KRISTINA REGINA finden sich viele Rentner und viele Paare, aber auch Familien mit Kindern, welche die Vorzüge und die familiäre Atmosphäre eines kleinen Schiffes zu schätzen wissen. Jugendliche, größere Gruppen oder allein Reisende gehören nicht zur Zielgruppe von Kristina Cruises, und selbst die mittelgroße CAROUSEL von MyTravel, deren Kanaren-Kreuzfahrten auf dem finnischen Markt ebenfalls angeboten werden, ist offenbar keine ernsthafte Konkurrenz für den Oldtimer mit den zwei Schornsteinen. Darüber hinaus weist die KRISTINA REGINA eine hohe Repeaterquote auf und profitiert von der Tatsache, dass sich die Finnen als weit weniger anfällig für äußere Ereignisse (Terroranschläge, Führungslücke) erwiesen haben als Reisende anderer Nationen. Wie

Kapitän Mäkinen berichtet, ist die Reederei aus Kotka mehr oder weniger immun gegen Erscheinungen wie die US-amerikanische Paranoia, die Anfang 2002 Renaissance Cruises und weitere Kreuzfahrtreedereien praktisch über Nacht in den Ruin getrieben hat.

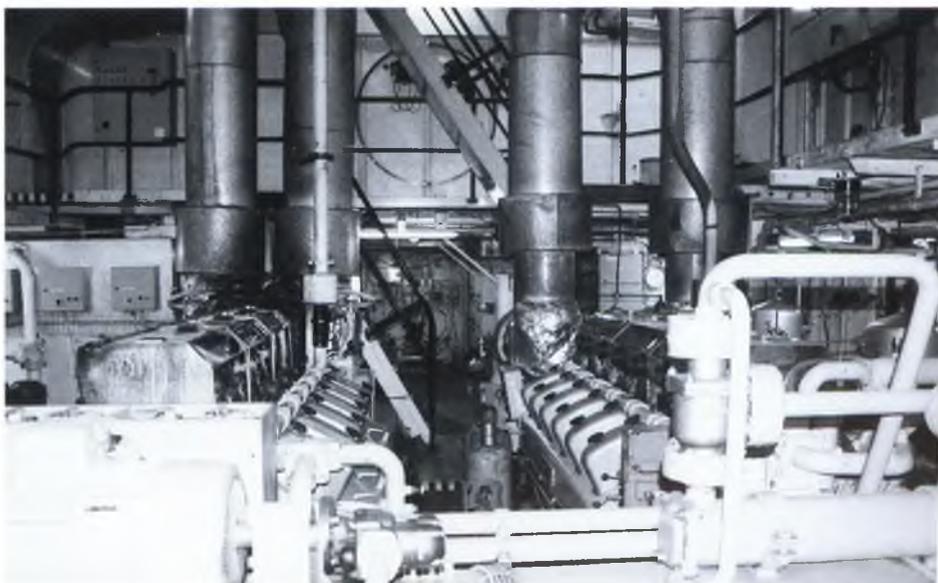
Kristina Cruises befindet sich im Familienbesitz, und viele Familienmitglieder arbeiten sogar an Bord. In ihren Broschüren und dem Internetauftritt legt die Gesellschaft Wert auf die Tatsache, dass an Bord die „authentische Atmosphäre eines traditionellen Passagierschiffes behutsam gepflegt“ wird, und auch der finnische Charakter des Schiffes wird dabei herausgestrichen. Als einziger Nicht-Finne hat man es an Bord eines Schiffes voller finnischer Gäste und Besatzungsmitglieder nicht ganz leicht, aber Englisch spricht zum Glück fast jeder, und den Rest erledigen Hände, Füße und ein Lächeln. Mit dieser Mischung aus dem Charme der alten Zeit, der hingebungsvollen Pflege durch eine motivierte Besatzung und einer Beschaulichkeit, die allen Trends der Kreuzfahrt- und der Fähriindustrie widerspricht, hat die KRISTINA REGINA nur noch mit ganz wenigen ähnlich konzipierten „Mini-Linern“ Ähnlichkeit, die heute im Schatten großer Reedereien ein Nischendasein fristen oder bereits den Weg nach Alang oder Aliaga angetreten haben. Die ältere Generation der Hurtigruten-Schiffe gehört zu den „Seelenverwandten“ der KRISTINA REGINA, aber auch die inzwischen verschrottete WINSTON CHURCHILL von DFDS oder die KONG FREDERIK IX der DSB. Die Ähnlichkeit erstreckt sich dabei auch auf das Layout des Schiffes, denn wo andere Kreuzfahrtschiffe über gläserne Außenfahrstühle oder Suiten mit eigenem Balkon verfügen, verläuft auf Deck 4 der KRISTINA REGINA ein altmodisches halboffenes Promenadendeck, auf dem man bei seinem Weg von der Kabine zum Restaurant frische Seeluft schnuppern kann. Und auf dem Bootsdeck begegnet man nicht etwa langen Reihen von Rettungsinseln im Regentonnenformat, sondern guten alten Rettungsbooten mit kargen Holzbänken als einzigen Sitzgelegenheiten.

Auch die Kleiderordnung an Bord entspricht eher der eines Fährschiffes als der eines

Kreuzfahrtschiffes. „We do not require ties“ (O-Ton der Schiffsbeschreibung auf der Website der Reederei) bedeutet in der Praxis, dass man an Bord der KRISTINA REGINA oft schon im einfarbigen langärmeligen Oberhemd hoffnungslos overdressed ist, wenn an den umliegenden Tischen im Restaurant T-Shirt, Strickjacke und Jogginganzug den Ton angeben!

Ein Gang durchs Schiff

In Hafen von Arrecife ist die KRISTINA REGINA am nächsten Morgen das einzige Schiff, und ist es auch noch immer, als ich nur in den Kabinen nicht mit Holz gespart wurde, sondern auch die Außendecks des Schiffes einen sehr rustikalen Eindruck machen. Seien es nun die Planken im Boden oder aber die Liegestühle und Bänke, die hervorragende Sitzgelegenheiten abgeben - das sterile Feeling von blankem Stahl oder den Gummimatten moderner Passagierschiffe, hier fehlt es völlig. Leider gibt es neben den Außendecks an den Seiten des Schiffes im Freien keine Aussichtsmöglichkeiten für Passagiere nach achtern oder direkt in Fahrtrichtung, da die Aufbauten am Heck des Schiffes der Besatzung vorbehalten sind und die bei einem Umbau aufgesetzte Sektion auf dem Vorschiff ebenfalls keinen Zugang zu den Außendecks aufweist. Vermutlich verfügt die KRISTINA REGINA aber trotzdem noch über mehr offene Deckflächen als alle RoPax-Fähren Baujahr 2005 zusammen, denn sowohl auf Deck 4 als auch auf den Decks 5, 6 und 7 gelangt man ungehindert bis an die Reling und kann dort z. B. verfolgen, wie der Lotse an Bord kommt, wie das Anlegemanöver vonstatten geht oder einfach nur einen Blick auf das Meer und die Wellen werfen. Zwar muss man überall an Bord, wo es auf die Außendecks hinaus geht, auf hohe Schwellen und Stufen achten, aber nie kommt man sich so eingesperrt



Die beiden Hauptmaschinen der KRISTINA REGINA.



Das Restaurant Kristina. Foto: Kai Ortel

vor wie auf den Passagierschiffen moderner Bauart, wo offene Promenaden- und Sonnendecks als verschwendeter Platz zu gelten scheinen.

Unter Deck verfügt die KRISTINA REGINA neben den beiden Restaurants „Kristina“ und „Kotka“ und dem Kinderspielzimmer auf Deck 4 nur noch über die Salons Café Navigare (achtern) und Manoeuvre Bar (vorn) auf dem darüber liegenden Deck 5; an letzteres schließt sich noch die kleine Anchor Bar an, in der Tanzveranstaltungen und Musikabende stattfinden. Die übersichtliche Anzahl der Gesellschaftsräume hat jedoch auch einen großen Vorteil: mit ihren 100 Metern Länge und 15 Metern Breite ist die KRISTINA REGINA ein Schiff der kurzen Wege. Wo sonst kann man heutzutage schon noch auf einem Kreuzfahrtschiff mit den Worten „Ich hole nur schnell...“ verschwinden, um schon zwei Minuten später wieder zurück zu sein? Zusätzlich zu den Salons gibt es auf der ehemaligen BORE noch den Baltic Room auf Deck 3 und die beiden Saunen mit angeschlossenem Fitnessraum auf Deck 1. Der Baltic Room ist Kino und Hörsaal in einem und genau der Raum an Bord, der in den 1970er Jahren die Garage des Schiffes darstellte und der noch heute über die Seitenrampe in der Bordwand der Versorgung mit Proviant und Gerätschaften dient.

Eine alte Kanalfähre am Ende der Welt

Um 8:30 Uhr am nächsten Morgen legt die KRISTINA REGINA pünktlich in Puerto del

Rosario auf Fuerteventura an, wo sie im Hafen einen interessanten Kontrast zur bereits erwähnten PALANGA bietet, die aus Las Palmas kommend gleich neben ihr festgemacht hat. Auf dem Programm steht heute eine Inseltour, die zum Wrack der AMERICAN STAR und anschließend zum Fährhafen Corralejo an der Nordspitze der Insel führt. Hier verkehren der Armas-Neubau VOLCAN DE TINDAYA und die Fred. Olsen-Schnellfähre BOCAYNA EXPRESS in unermüdlicher Konkurrenz zueinander zur gegenüberliegenden Südspitze Lanzarotes, wo Playa Blanca den Zielhafen bildet. Zurück in Puerto del Rosario quietscht die Gangway der KRISTINA REGINA beruhigend im Takt der Wellen. Und an ihrem Ende auf dem Kai steht nicht etwa ein Plastikschild oder ein digitales Display, das die Uhrzeit des Ablegens anzeigt, sondern eine mit einem schlichten Tau verzierte Holztafel, auf der Datum und Uhrzeit jeden Tag liebevoll mit Kreide eingetragen werden. So viel Nostalgie bietet nicht einmal mehr die Hurtigrute! Um 18:00 Uhr heißt es dann „Leinen los“, und die KRISTINA REGINA schaukelt mit gemächlichen elf Knoten Fahrt ihrem nächsten Ziel Teneriffa entgegen. Die Durchsagen des Kapitäns über den Kurs des Schiffes sowie über Seewetter und Bordprogramm erfolgen übrigens in Finnisch und in Englisch - selbst wenn, wie in meinem Fall, nur ein einziger Nicht-Finne an Bord ist.

Am Abend leeren sich die beiden Restaurants an Bord schlagartig, wenn in der Manoeuvre Bar, dem „Wohnzimmer des



Cafe Navigara. Foto: Kai Ortel

Schiffes“, das „Duo Honka“ den musikalisch-fröhlichen Teil des Tages einläutet und weiter unten im Schiff der „Baltic Room“ zum Kino unfunktioniert wird. Auf dieser Reise wurden die Filme „Air Force One“ (mit Harrison Ford und Glenn Close) und „Grumpier Old Men“ (deutscher Titel: „Der dritte Frühling“, mit Jack Lemmon und Walter Matthau) gezeigt, was einen Eindruck davon vermitteln mag, wie sehr die Reederei auch in diesem Punkt um einen fairen Interessenausgleich unter den Passagieren bemüht ist. Wem weder das Unterhaltungs- noch das Kinoprogramm zusagt, macht es sich abends in den runden Polstersesseln des Café Navigare im Heck des Schiffes gemütlich, wo man sich bei einem gepflegten Getränk zur Lektüre zurückziehen, die ausliegenden Seekarten studieren oder aber beim Gespräch die Mitreisenden kennen lernen kann. Ganz im Gegensatz zu Lanzarote und Fuerteventura begrüßt Teneriffa seine finnischen Gäste am vierten Tag der Reise mit Nieselregen. Das Frühstück um 7:30 Uhr kann der Autor aber diesmal trotzdem nur in Eile zu sich nehmen, da die Hafeneinfahrt von Santa Cruz zu diesem Zeitpunkt schon bedrohlich nahe ist und am Kai bereits die COSTA EUROPA festmacht hat. Zwei Tage Liegezeit bieten in Santa Cruz reichlich Gelegenheit auch für längere Ausflüge, und so besteige ich um 10:00 Uhr den Linienbus nach Los Christianos, dem Hafen an der Südspitze Teneriffas. Dort liegt im strömenden Regen bereits die BARLOVENTO abfahrtbereit für eine Überfahrt nach Gomera am Kai, jener Insel, die bis zur Entdeckung

Der Baltic Room. Foto: Kai Ortel



Die Manoeuvre Bar. Foto: Kai Ortel



Amerikas das Ende der westlichen Welt darstellte. Um 12:00 Uhr schließt sich die Bugklappe, die ehemalige Kanalfähre VIKING VOYAGER wendet im engen Hafen und nimmt dann Kurs auf Gomera. Unterwegs begegnet uns dann jenes Schiff, das die Ausmusterung der BORE in der Silja Line-Flotte vielleicht nicht verursacht, aber zumindest unterstützt hat - die VOLCAN DE TENAGUA, die 1967 als BOTNIA für die Silja Line gebaut worden war. Auch sie hat ihren Zenith längst überschritten und verkehrt nun schon seit 30 Jahren auf Fährdiensten zwischen den Kanarischen Inseln.

In San Sebastian de la Gomera angekommen reicht die Liegezeit von ganzen zehn Minuten Dauer gerade einmal dafür aus, die steile Treppe zum Kai hinabzusteigen, dort das Rückfahrticket abknipsen zu lassen und im direkten Anschluss daran dieselbe steile Treppe wieder zurück an Bord zu steigen, ehe die BARLOVENTO erneut mit Verspätung nach Teneriffa zurückkehrt. Wieder im Hafen von Los Christianos bleibt trotz des ungemütlichen Wetter noch Zeit für ein paar Fotos der Schnellfähre BENTAGO EXPRESS, ehe die durchgefrorenen Knochen nach der Wärme des Busses nach Santa Cruz und der Kabine auf der KRISTINA REGINA verlangen.

Meet the Captain

Um 10:00 Uhr am Donnerstag hat Kapitän Mäkinen für mich Zeit und beantwortet bei einem Gespräch auf der Brücke und während des Gangs hinunter in den Maschinenraum bereitwillig jede Menge Fragen. Er berichtet, dass die KRISTINA REGINA mit der Zeit eine so loyale Anhängerschaft um sich geschart hat, dass ihre Reederei mittlerweile vor einem diffizilen Problem steht: Die vielen Repeater unter den Passagieren machen selber so viel begeisterte Werbung für „ihr“ Schiff, dass die Reederei auf derlei Maßnahmen gänzlich verzichten kann. Die KRISTINA REGINA ist dank ihres guten Rufes in der finnischen Heimat fast das ganze Jahr hinweg ausgebucht. Würde man nun auch noch Werbung machen und dadurch weitere Kundenkreise anziehen, bräuchte man ein neues, größeres Schiff. Bei einem solchen Schiff ginge jedoch wahrscheinlich die einzigartige Atmosphäre der kleinen KRISTINA REGINA verloren, die zu der höheren Nachfrage überhaupt erst geführt hat. Ein Teufelskreis, den die Reederei bislang noch vermieden hat, indem sie Passagiere auf Wartelisten setzt und für spätere Reisen vormerkt. Doch die Uhr tickt für die KRISTINA REGINA. Zwar seien dank eines 2003 bis zum Jahr 2007 geschlossenen „Maintenance Agreement“ mit Wärtsilä Marine über Service und Ersatzteile rein technisch gesehen noch „another ten years“ Lebenszeit für den Oldtimer möglich. Doch neue Sicherheitsbestimmungen sind nicht ganz so geduldig wie der Stahl und die Maschinen der KRISTINA REGINA - bis 2010 muss entweder alles Holz an Bord (und die Inneneinrichtung des Schiffes besteht ja praktisch aus nichts anderem) durch Plastik ersetzt oder aber mit einem sündhaft teuren Speziallack übergestrichen werden, der den ganzen

Umbau unrentabel machen würde. Ein Nachfolgeschiff für die KRISTINA REGINA? Es müsste beim finnischen Publikum bekannt (und beliebt) sein, nicht zu groß, um die familiäre Atmosphäre von der REGINA auf das neue Schiff übertragen zu können und kreuzfahrt-tauglich. Die ROSELLA der Viking Line kommt einem hierbei in den Sinn, aber von Schiffsführung und Reederei gibt's zu diesem Thema keinen Kommentar. Doch die hohen Herren beider Reedereien dürften sich kennen und eine KRISTINA ROSELLA vielleicht schon bald in Erwägung ziehen. Kopfzerbrechen bereiten der Reederei in Kotka auch die hohen Bunkerpreise, die vor allem in den vergangenen Monaten unverhältnismäßig gestiegen sind und irgendwann die Rentabilität des Schiffsbetriebs in Frage stellen könnten. Gerade recht kommt da die zunehmende Zahl an Charterreisen, für die Kristina Cruises ihren kleinen Liner zur Verfügung stellt. 2005 war erstmals auch ein französisches Unternehmen dabei - für die Reederei leicht verdientes Geld.

Auf der Kommandobrücke wimmelt es nur so vor Instrumenten und Anzeigen, die man anderswo schon mal in einem Museum gesehen zu haben glaubt. (Tatsächlich sind viele Geräte auf der Brücke mittlerweile ohne Funktion und bei den Umbauten und Renovierungen der letzten Jahre allein aus Nostalgiegründen an Ort und Stelle belassen worden.) Da wäre zunächst der Maschinentelegraf, dessen Funktionsweise man ein wenig abgeändert hat. „Full“ signalisiert dem Maschinenraum, dass beide Maschinen zusammen volle Leistung bringen sollen (die Höchstgeschwindigkeit des Schiffes beträgt dann 16 bis 17 Knoten), „half“ bedeutet, dass nur die eine der beiden Maschinen zum Einsatz kommen soll und „slow“, dass eben die andere der beiden Hauptmaschinen gemeint ist. („Dead slow“ schließlich steht für Manöver- und Revierfahrt im Hafen.) „Es ist nicht so, dass wir nicht mit dem Maschinenraum reden wollen, aber diese Einteilung spart eine ganze Menge Zeit“, erklärt der Kapitän mit einem Lächeln. Und für alle Fälle gibt es ja auch noch das „rote Telefon“, dessen Gehäuse tatsächlich rot ist. Das

kleine mit Messing besetzte Holzsteuerrad kann genauso gut aus einem maritimen Souvenirladen stammen, und die Seekarten haben verblüffende Ähnlichkeit mit denen, die zur Ansicht im Café Navigare ausliegen, doch zumindest das Radar der KRISTINA REGINA scheint auf dem neuesten Stand der Technik zu sein.

Im Maschinenraum, der auf Deck 4 gleich hinter einer unscheinbaren Tür mit dem Schild „Crew only“ beginnt, dann das gleiche Bild wie auf der Brücke: Viele Instrumente und Anzeigen stammen noch aus der Zeit des Dampfbetriebs der alten BORE und sind schon lange nicht mehr im Gebrauch. Hierzu gehört ein riesiges rundes Loch in der Innenbordwand, das früher die Umfassung des Zylinders darstellte sowie die Dampfdruckanzeige an einer der Wände. Und nicht nur auf der Brücke und im Maschinenraum kann man an vielen Geräten und Einrichtungsgegenständen noch die Metallplaketten lesen, die den Hersteller des jeweiligen Gegenstands preisgeben: „AB Svenska Tempus Stockholm“ (Brandschutzeinrichtungen), „Schat Davits Ltd. London“ (Davits), „Jutlandia - Scandinavian Design“ (Holzmöbel), „Stockburger - made in Germany“ (Barometer) und „H. Nielsen + Søn Maskinfabrik A/S“ (Brandschutztür auf Deck 2) sind nur einige prominente Namen, die man in dieser Form nur noch selten an Bord von Passagierschiffen antrifft. Eine andere Sammlung besonderer Art findet sich hingegen an den Wänden des Kotka Restaurants. Ein schöner Brauch ist es, dass beim Erstanlauf eines Schiffes in einem neuen Hafen Reederei und Hafenbehörde eine Metallplakette oder ein Wappen austauschen, um den Beginn der gegenseitigen Beziehungen zu symbolisieren. An Bord der KRISTINA REGINA versteckt man diese Plaketten nicht etwa in einem mehr oder weniger sicheren Raum, der allein der Besatzung vorbehalten bleibt, sondern hat sie für alle sichtbar in chronologischer Abfolge an den Wänden des Restaurants angebracht. „Wir mussten schon mehrmals anbauen“, verrät Kapitän Mäkinen, dessen Schiff mittlerweile Häfen zwischen Spitzbergen im Norden und den Kapverdischen Inseln im Süden besucht hat



Die gemütlichen Außendecks. Foto: Kai Ortel

- da kommen im Laufe der Jahre eben allerhand Souvenirs zusammen. Auf größeren Schiffen dürfte Meister Langfinger für einen natürlichen Schwund gesorgt haben, aber da die finnischen Passagiere und Besatzungsmitglieder ihre KRISTINA REGINA praktisch als ein Stück „kulturelles Erbe“ betrachten, wird man wohl bald eine weitere Wand für die nächsten Plaketten freimachen müssen...

Passagierschiffe aller Art

Am Mittag ist das Wetter im Vergleich zum Vortag wie ausgewechselt - strahlender Sonnenschein lädt zu einem Bummel durch den Hafen von Santa Cruz ein, zumindest soweit die Maßnahmen des ISPS-Codes dies erlauben. Die große steinerne Außenmole z. B. ist inzwischen abgesperrt wie überhaupt der Zugang zum Liegeplatz der Kreuzfahrtschiffe nur noch Passagieren möglich ist, die sich mit der Bordkarte eines der Schiffe ausweisen können. Auch die Promenade auf der Mole ist nicht mehr zugänglich, und alle Treppen dorthin erweisen sich als abgeriegelt. Welche Schiffe sich Santa Cruz nähern, kann man also von hier aus zumindest nicht mehr sehen.

Das Bild des Hafens wird geprägt vom unermüdlichen Dauereinsatz der Fred. Olsen-Schnellfähren BONANZA EXPRESS und BENCOMO EXPRESS sowie deren Konkurrentin ALCANTARA der Cia. Trasmediterranea. Daneben verkehren jedoch auch noch die Fracht- und Autofähren der Nav. Armas nach Santa Cruz sowie verschiedene reine Frachtfähren z. B. der Flota Suardiaz und konventionelle Frachtschiffe, so dass es im Hafen eigentlich immer etwas zu sehen gibt. An manchen Tagen wird die Hafensilhouette dominiert von einer ganzen Reihe großer Kreuzfahrtschiffe, die wie Perlen auf einer Kette nebeneinander aufgereiht sind. Am heutigen Tag ist dieser Eindruck etwas skurril, da die KRISTINA REGINA der gigantischen COSTA FORTUNA gerade einmal bis zu der Stelle reicht, an

der bei dem italienischen Schiff die Aufbauten beginnen. Im direkten Größenvergleich macht die KRISTINA REGINA sogar neben der BONANZA EXPRESS einen kümmerlichen Eindruck, doch Größe ist eben nicht alles.

Ein offenes Sonnendeck haben die Passagiere der BONANZA EXPRESS zumindest nicht zur Verfügung, und vor der abendlichen Abfahrt nach La Palma sind die Decks der KRISTINA REGINA dank der Strahlen der Abendsonne gut besucht, während man an Bord des Fred. Olsen-Katamarans in Flugzeugesseln der Abfahrt harren muss. Nicht nur der rege Schiffsverkehr im Hafen, sondern auch die vielleicht letzte Gelegenheit, einen Drink an der Sky Bar zu genießen, locken die Passagiere auf die auch nach 45 Jahren noch nicht morschen Planken auf dem Boots- und Sonnendeck der ehemaligen BORE. Der eine ist dabei in seinem Roman versunken, die nächste in ihre Handarbeit und wieder ein anderer erkundet mit dem Fernglas die Felsen und Vulkane im Hinterland von Santa Cruz. Keine aufdringlichen Kellner stören die Idylle an Deck, keine endlosen Durchsagen in sieben verschiedenen Sprachen, keine laut meckern den Mitreisenden, die „ihren“ Liegestuhl von jemand anderem besetzt wännen.

Die Weiterfahrt von Santa Cruz in Richtung La Palma erfolgt mit 10 Knoten im Windschatten der Südostküste Teneriffas. Als die KRISTINA REGINA gegen 24:00 Uhr Los Christianos passiert hat und auf offener See Kurs nimmt auf La Palma, wird es draußen mit Windstärke 5-6 etwas unruhiger, aber das finnische Schiff hat hier schon ganz andere Windstärken erlebt. Und schließlich lässt es sich im Takt des sanften Stampfens unseres kleinen Liners herrlich einschulmern.

La Isla Bonita

Wie schon Lanzarote zu Beginn der Reise begrüßt uns auch La Palma am nächsten Tag mit strahlendem Sonnenschein - und einem gähnend leeren Hafen, da die Armas-Fähre VOLCAN DE TACANDE nach einer Kollision mit einer Mole in der Werft in Las Palmas weilt und die Fähren von Fred. Olsen La Palma im Winter nur sporadisch anlaufen. Ein letztes Mal entlässt die KRISTINA REGINA ihre Passagiere auf dieser Reise in den Bus oder auf den Kai, von wo aus sich die Inselhauptstadt Santa Cruz de la Palma bequem zu Fuß erkunden lässt. Wer sich die Mühe macht, den Hafen einmal ganz zu umrunden, kann übrigens an dessen südlichem Ende die Füße an einem pechschwarzen Lavastrand baden und dabei einen herrlichen Blick über Santa Cruz de la Palma und die dahinter steil aufragenden Berge genießen.

Um 17:30 Uhr heißt es dann leider Abschied nehmen von La Palma und von einer unvergesslichen Kanaren-Kreuzfahrt, die nur die Insel El Hierro ausgespart hat. Mit 12 Knoten Fahrt und der Sonne im Rücken geht es zurück nach Las Palmas. Übrigens trifft man auch bei nur 200 Passagieren an Bord noch am letzten Tag der Reise solche, die man bis dahin nicht bemerkt oder bewusst zur Kenntnis genommen hatte - wo die wohl

bisher gewesen sein mögen? Vor dem Begegnen des Bordkontos wird dann im schiffseigenen Giftshop (der übrigens mit außergewöhnlich vielen Reederei-Souvenirs aufwarten kann - eine Tradition, welche die meisten skandinavischen Fähr- und auch viele Kreuzfahrtreedereien längst aufgegeben haben) noch schnell das eine oder andere Andenken gekauft, danach geht es für ein paar letzte Züge frischer Seeluft auf das Promenadendeck.

Am Ausschiffungstag möchte man auf der so schön wehmütig quietschenden Gangway der KRISTINA REGINA am liebsten gleich wieder kehrtmachen und zurück an Bord gehen, doch unten am Kai wartet schon der Kapitän, um sich mit einem Händedruck und einem Lächeln persönlich von allen Passagieren zu verabschieden. Er wird in ein paar Stunden schon wieder neue Gäste an Bord begrüßen und ihnen dann vielleicht auch jenes Telefon zeigen, das oben auf der Brücke der KRISTINA REGINA und im Herzen des Kapitäns einen besonderen Platz einnimmt. Es ist ein klobiger schwarzer Kasten mit einem eigenwilligen Hörer, und die Ziffern auf der Vorderseite gehen nicht etwa von 0 bis 9, sondern nur von 1 bis 5. Das Gerät dürfte aus dem Jahr 1960 stammen, dem Baujahr der BORE und somit aus der Steinzeit der Telekommunikation. Genau weiß dies wohl nur die Firma Ericsson, die das Telefon einst produziert hat, und fest steht auch, dass es das letzte seiner Art auf der Welt ist. Eines Tages erhielt Kapitän Mäkinen nämlich einen Anruf aus dem Hause Ericsson. Der Mann am anderen Ende der Leitung bat darum, der Reederei das Unikat abkaufen zu dürfen, um es im Werksmuseum des 1876 gegründeten Unternehmens im heimischen Stockholm ausstellen zu können. Die Antwort des Kapitäns war freundlich, aber bestimmt: „Nein. Solange ich Kapitän dieses Schiffes bin, bleibt das Telefon, wo es ist.“ Die Firma Ericsson hat nie wieder angerufen.



Eine Außenkabine. Foto: Kai Ortel



Die Brücke. Foto: Kai Ortel



Die HEBRIDEAN SPIRIT im Nord-Ostseekanal. Foto: Ulrich Streich

HEBRIDEAN SPIRIT - Kreuzfahrten mit Dudelsack

von Uwe Jakob

Es ist schon erstaunlich, was inzwischen alles aus den acht ursprünglichen Yacht-Kreuzfahrtschiffen von Renaissance Cruises geworden ist und in welche Ecken der Welt es sie verschlagen hat: Während die ehemalige RENAISSANCE TWO gerade dabei ist, als Billig-Kreuzfahrtschiff EASYCRUISE ONE in die Geschichte einzugehen, ist eine ihrer „Halbschwestern“ nach einem kurzen Zwischenaufenthalt in Südostasien und einem aufwändigen Umbau in Großbritannien heute als Fünf-Sterne-Schiff HEBRIDEAN SPIRIT unterwegs und bietet Luxus-Kreuzfahrten für Individualisten mit einem Ambiente, wie es schottischer nicht sein könnte.

Unter ihrem ursprünglichen Namen RENAISSANCE SIX gehörte das Schiff zu einer Serie von acht kleinen Kreuzfahrt-Yachten, die Fearnley & Eger aus Norwegen bei zwei italienischen Werften nach zwei leicht voneinander abweichenden Designs bauen ließ. Vom etwas größeren Typ, zu dem auch die RENAISSANCE SIX gehörte, entstanden die vier Einheiten RENAISSANCE FIVE bis EIGHT zum Preis von je 25 Millionen US-\$ bei Nuovi Cantieri Apuania in Marina di Carrara. Alle acht Schiffe kamen zwischen Dezember 1989 und Mai 1992 für die von den Norwegern im Oktober 1989 in Fort Lauderdale/Florida gegründete amerikanische Reederei Renaissance Cruises, Inc. in Fahrt und waren im Vier-Sterne-Bereich angesiedelt. Ursprünglich hatten Fearnley & Eger geplant, die acht bestellten Schiffe an

Exploration Cruise Lines zu verchartern, doch diese Reederei mußte bereits am 16. November 1988 Insolvenz anmelden (siehe „Ferries“ 1/2005, S. 29 ff.). Um Wettbewerbshilfen vom italienischen Staat nutzen zu können, führten alle Schiffe von Renaissance Cruises zunächst die italienische Flagge; so war die RENAISSANCE SIX für Yachtship Italy SpA. in Palermo registriert. Die Probefahrt der Apuania-Baunummer 1145 fand am 7. Mai 1991 statt, die Jungferreise begann mit mehrmonatiger Verzögerung erst am 5. Oktober 1991 in Monte Carlo. Zu diesem Zeitpunkt waren Fearnley & Eger bereits im März 1991 in Konkurs gegangen, und die Reederei Renaissance Cruises hatte neue Eigentümer bekommen: Am 9. August 1991 hatte die italienische Cameli-Gruppe aus Genua zusammen mit Luxury Liners Ltd. aus den

USA den Betrieb übernommen und für die acht Schiffe umgerechnet nur je ca. 14 Millionen US-\$ bezahlt.

Auf der mit 4280 BRZ vermessenen RENAISSANCE SIX fanden 114 Passagiere in 57 „Suiten“ Platz - die Reederei nannte in ihren Katalogen alle Kabinen auf ihren Schiffen „Suiten“, auch wenn von Größe und Einrichtung her nur ein kleiner Teil diese Bezeichnung zu Recht trug. Die Besatzung bestand aus 72 Personen; Schiffsführung und Offiziere waren Italiener. Renaissance Cruises legten den Schwerpunkt ihres Marketings auf die Zielhäfen und -gebiete ihrer Schiffe, die weltweit im Einsatz waren - so kamen die Passagiere neben umfangreichen Literaturlisten zu den angelaufenen Häfen und Vorträgen ausgewählter Experten an Bord oft auch in den Genuß eines soge-

nannten „Discovery Calls“, eines unplanmäßigen Stops in einem kleinen Hafen oder auf einer kleinen Insel auf dem Kurs des Schiffes. An Bord erwartete die Gäste eine gediegene Einrichtung in dunklen Holzönen mit viel Messing - sowohl in den öffentlichen Räumen als auch in den Kabinen, die mit Farbfernseher, Videorecorder und Kühlschrank ausgestattet waren. Die öffentlichen Räume trugen keine Namen, sondern hießen schlicht „The Club“, „The Lounge“ und „The Restaurant“. Im Restaurant am Heck auf dem untersten Passagierdeck fanden alle Gäste in einer offenen Sitzung Platz. Die Brücke des Schiffes stand den Passagieren jederzeit offen. Daneben gab es noch ein kleines Casino, eine Bücherei mit Leihvideos, einen winzigen Pool sowie eine Bade-Plattform am Heck. Dort befand sich auch eine „Spezialität“ der Muttergesellschaft Fearnley & Eger, nämlich ein Tender mit Wasserstrahlantrieb. Ein großes Plus des Schiffes ist bis heute der sehr geräuscharme Antrieb, der so gut wie keine Vibrationen verursacht.

Die RENAISSANCE SIX wechselte 1993 zusammen mit ihren Schwesterschiffen unter die Flagge Liberias und verbrachte die Sommer entweder auf Kreuzfahrten im Mittelmeer oder in Nordeuropa. In den Wintermonaten war sie meist in Südostasien zu finden. Als Renaissance Cruises eine zweite Serie wesentlich größerer Kreuzfahrtschiffe in Saint-Nazaire bestellte und die ersten vier RENAISSANCE-Yachten bereits die Reederei flotte verlassen hatten, endete schließlich auch der Einsatz der RENAISSANCE SIX im Sommer 1998 mit dem Verkauf an Metro Holdings aus Singapur. Für deren Reederei Sun Cruises Travel Pte. Ltd. ging das Schiff als SUN VIVA II unter Bahamas-Flagge (eingetragener Eigner war nun Sun Viva Two Ltd. aus Nassau) ab Oktober 1998 auf kurze Reisen ab Singapur bzw. Port Kelang nach Malaysia und Thailand. Schon im Herbst 1997 war das Schwesterschiff RENAISSANCE FIVE, 1991/92 auch einmal als HANSEATIC RENAISSANCE für Hanseatic Tours auf dem deutschen Markt unterwegs, als SUN VIVA an dieselben Eigner verkauft worden. Die

Reederei Sun Cruises war angetreten, um die Vormachtstellung von Star Cruises auf dem südostasiatischen Markt anzugreifen, doch am 20. Mai 1999 geriet das dritte und größte Schiff der Reederei, die SUN VISTA ex-MERIDIAN-1997 ex-GALILEO-1990 ex-GALILEO GALILEI-1983 (30361 BRZ / Bj. 1963), vor der Küste Malaysias in Brand und sank. Von diesem Schlag erholte sich die Reederei nicht mehr, so daß im April 2000 die beiden verbliebenen Schiffe SUN VIVA und SUN VIVA II vom „Rivalen“ Star Cruises übernommen wurden.

Die SUN VIVA erhielt den neuen Namen MEGASTAR CAPRICORN und sollte für Star Cruises ab Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) als „einziges Kreuzfahrtschiff im Arabischen Golf“ einen neuen Markt erschließen. Doch bereits im Juli 2000 kehrte das Schiff nach Port Kelang zurück und unternahm nun wieder kurze Reisen in „heimischen“ Gewässern. Star Cruises suchte nach einer Gelegenheit, das günstig erworbene Schiff mit Gewinn wieder zu verkaufen, und wurde noch im Sommer 2000 mit der britischen Reederei Hebridean Island Cruises Ltd. aus Skipton, North Yorkshire, handelseinig. Diese Reederei war 1988 von einer Familie aus Yorkshire gegründet worden, die zuvor kleine Boote auf den englischen Kanälen betrieben hatte. Sie kauften die Oban-Mull-Fähre COLUMBA von Caledonian MacBrayne und ließen sie 1988/89 bei George Prior Engineering in Great Yarmouth zum Kreuzfahrtschiff HEBRIDEAN PRINCESS für 46 Passagiere umbauen. Die erste Reise im alten „Revier“ vor der schottischen Küste begann am 26. Mai 1989. In den Folgejahren wurde das Schiff jeweils in den Wintermonaten bei der „Hauswerft“ George Prior weiter umgebaut; das zunächst beibehaltene Auto-deck wurde entfernt. Dort entstanden weitere Kabinen für Passagiere und Besatzungsmitglieder, so daß heute auf der HEBRIDEAN PRINCESS 49 Passagiere in 30 Kabinen Platz finden, die von nicht weniger als 37 Besatzungsmitgliedern betreut werden. Eine einzigartige Einrichtung im Stil eines schottischen Landhauses, eine „all-British crew“ und ein Fahrtgebiet ohne Konkurrenz sorg-

ten für eine hohe Auslastung des kleinen Fünf-Sterne-Schiffs, das zwischen März und November jeden Jahres drei- bis acht tägige Reisen zu den Hebriden, Orkney- und Shetlandinseln anbietet und seit einiger Zeit auch jährlich eine Fahrt nach Norwegen und zurück im Programm hat. Im Winter liegt das Schiff in Great Yarmouth auf bzw. wird dort überholt und umgebaut.

Am 12. März 1998 verkaufte die Familie Binns ihr Unternehmen LML Holdings (Leisure & Marine Ltd.) und damit die Reederei Hebridean Island Cruises an Altnamara Shipping plc. aus London, die das Konzept völlig unangetastet ließen, aber mit ihrem finanziellen Hintergrund eine Erweiterung der Reederei möglich machten. So kam es zum Ankauf der MEGASTAR CAPRICORN für 11,2 Millionen GBP per November 2000, mit einer Rückcharter an Star Cruises bis März 2001. Das Geld für den Ankauf kam über den Verkauf von Anteilsscheinen zusammen, die zum großen Teil von ehemaligen Hebridean Island Cruises-Kunden gezeichnet wurden. Nach der Übergabe in Singapur erhielt die Neuerwerbung den Interims-Namen CAPRI und verholte zur „Hauswerft“ George Prior Engineering nach Great Yarmouth, wo sie für weitere 4,5 Millionen GBP umgebaut wurde. Die Werft erneuerte die gesamte Inneneinrichtung, und das Schiff erhielt einen „richtigen“ Schornstein an Stelle der vorherigen Gitterkonstruktion. Reedereiflagge und Schornsteinmarke zeigen übrigens die Bergkette „Five Sisters of Kintail“ mit einer weißen Silhouette der HEBRIDEAN PRINCESS, die sich im Wasser spiegelt. Ebenfalls neu an Bord ist die kreisrunde Panorama-Lounge auf dem obersten Deck. Der Ausflugs-tender am Heck wurde durch zwei kleinere Tender mit den Namen ARDBEG und TALISKER ersetzt, die übereinander angeordnet sind.

Die 82 Passagiere sind in 49 geräumigen Kabinen untergebracht, die nicht durchnummeriert, sondern individuell nach schottischen Inseln, Burgen, Clans und Glens benannt worden sind. Neben 33 Doppelkabinen gibt es nicht weniger als 16 Kabinen für Alleinreisende an Bord! Alle Kabi-

Die beim Umbau 2001 neu entstandene, kreisrunde „Panorama Lounge“. Foto: Uwe Jakob



Auch die „Travel Library“ auf dem Panorama Deck erhielt das Schiff beim Umbau zur HEBRIDEAN SPIRIT. Foto: Uwe Jakob





„Glen...“-Kabine mit Balkon auf dem Bridge Deck.

Foto: Uwe Jakob



Schlafzimmer der „Saint Columba Suite“.

Foto: Uwe Jakob

nen sind mit Minibar, Kaffee-/Teekocher, Bügeleisen und -brett, Safe, Farbfernseher, DVD-Spieler und Haartrockner ausgestattet; alle Bäder besitzen eine Badewanne. Die Dekoration ist einem schottischen Country House nicht unähnlich, mit vielen Kissen, Vorhängen in Tartanmustern und - richtigen Tapeten an den Wänden! Die acht „Glen“-Kabinen auf dem Bridge Deck haben eine eigene kleine Verandah, doch die zwei mit je 35 m² größten Kabinen sind die „Saint Oran Suite“ und „Saint Columba Suite“ auf dem darunterliegenden Promenade Deck. Diese beiden Suiten entstanden beim Umbau 2001 zusammen mit dem Spa, Friseursalon, dem Fitnessraum und der Sauna an Stelle der ursprünglichen Piano-Bar „The Club“, des Casinos und der Bücherei.

Auf dem obersten Deck finden die Passagiere neben der bereits erwähnten „Panorama Lounge“ und einem Sonnendeck mit Teakholz-Möbeln eine Bücherei mit Schwerpunkt auf Reise-Literatur sowie die „Look Out Lounge“, ein Refugium für die Raucher unter den Fahrgästen. Sowohl hier als auch in der „Panorama Lounge“ sind ebenfalls gut bestückte Bücherregale aufgestellt, so daß Leseratten in jedem der drei Räume fündig werden. Achtern auf dem darunterliegenden Bridge Deck liegen die „Mizzen Bar“, die

„Mizzen Brasserie“ und ein Sonnendeck mit dem kleinen Pool der HEBRIDEAN SPIRIT. Bei gutem Wetter können die Passagiere hier unter freiem Himmel Frühstück und Lunch genießen. Noch ein Deck tiefer, auf dem Promenade Deck, befindet sich neben einer Reihe von Kabinen und der rund um das Schiff laufenden Promenade achtern der neu eingerichtete Spa-Komplex.

Die „Skye Lounge“, die Main Lounge der HEBRIDEAN SPIRIT achtern auf dem Hebridean Deck, ist ebenfalls im englischen Country House-Stil eingerichtet. Der drei Tonnen schwere Stein-Kamin am einen Ende der Lounge dient zwar nur zur Dekoration, aber das daneben aufgestapelte Brennholz ist echt! Hier gibt es abends Cocktail-Empfänge, Vorträge zu Landausflügen und zu anderen Themen. Neben „Isle“-Kabinen befinden sich auf diesem Deck noch die Rezeption und ein kleiner Shop. Noch ein Deck tiefer schließlich liegt neben einigen „Castle“-Kabinen das „Argyll Restaurant“, in dem alle Fahrgäste in einer offenen Sitzung ihre Mahlzeiten einnehmen können. Viele Zweiertische und viel Platz zeichnen dieses Restaurant aus. Für das leibliche Wohl der Gäste sind übrigens nicht weniger als 7 Köche an Bord zuständig, bei einer Gesamtzahl von etwa 70 Besatzungsmitgliedern, was ein Ver-

hältnis von Passagieren zu Besatzungsmitgliedern von nahezu 1:1 bedeutet. Während die Besatzung der HEBRIDEAN PRINCESS „all-British“ ist, gibt es auf der HEBRIDEAN SPIRIT auch osteuropäisches Bar-, Restaurant- und Kabinenpersonal.

Bei der Taufe des Schiffes auf den Namen HEBRIDEAN SPIRIT am 3. Juli 2001 in Leith (Schottland) schaffte es die Taufpatin Princess Anne erst im zweiten Versuch, die Champagnerflasche am Bug zerschellen zu lassen. Nach der Taufe begann die Jungferreise des neuen Reederei-Flaggschiffs nach Norwegen. Für ihren Neuzugang, der im Gegensatz zur HEBRIDEAN PRINCESS das ganze Jahr im Einsatz ist, hatten Hebridean Island Cruises ein Fahrtgebiet zwischen Nordnorwegen und dem Indischen Ozean vorgesehen; entsprechend dem „all inclusive“-Konzept der Reederei sind dabei auch die Charterflüge ab Standed zum bzw. vom Schiff im Reisepreis eingeschlossen, ebenso wie alle im Katalog genannten Landausflüge sowie Getränke und Trinkgelder an Bord. Eine absolute Stärke der Reederei sind die Fahrpläne ihrer Schiffe, in die ein unglaubliches Maß an Vorarbeit investiert wird und die zu den interessantesten und vielseitigsten im gesamten Kreuzfahrtmarkt gehören. Während andere Schiffe über Nacht von

Blick in die „Skye Lounge“, die Main Lounge der HEBRIDEAN SPIRIT. Foto: Uwe Jakob



Das „Argyll Restaurant“ im Rumpf des Schiffes.

Foto: Uwe Jakob



einem Hafen zum nächsten fahren, versucht die HEBRIDEAN SPIRIT, in Küstennähe die interessantesten Passagen immer bei Tageslicht zurückzulegen, und geht oft über Nacht vor Anker. Die Kataloge der Reederei weisen auch keine exakten Einlauf- und Abfahrtszeiten auf und lassen den Kapitänen Tim Roberts und Brian Larcombe viele Freiheiten, um kurzfristig einen „Abstecher“ zu machen oder in einem interessanten Hafen einfach etwas länger zu bleiben. Spezialisten für Geschichte, Archäologie, Wein, Tiere und Pflanzen oder auch Bridge sind auf vielen Reisen mit an Bord, stehen den Fahrgästen für informelle Gespräche zur Verfügung und begleiten die Landausflüge. Getreu dem Motto „Luxus-Kreuzfahrten für Individualisten“ werden aber auch Fahrräder an Bord mitgeführt für die Gäste, die die nähere Umgebung auf eigene Faust erkunden möchten.

Am 13. Juli dieses Jahres beginnt die HEBRIDEAN SPIRIT nach einer privaten Charterreise eine Kreuzfahrt in Lübeck, verläßt aber erst am nächsten Tag den Hafen und läuft via Rostock, Ystad, Gotland und die baltischen Staaten nach Helsinki. Am 18. August 2001 war das Schiff übrigens das erste Kreuzfahrtschiff, das jemals den Hafen von Ystad in Südschweden anlieh, und wurde vom Bürgermeister, einer Militärkapelle und unglaublich vielen Einwohnern begeistert empfangen. Seitdem ist die HEBRIDEAN SPIRIT regelmäßig dort zu Gast und wird auch im August 2005 nochmals Ystad besuchen. Und wenn das Schiff dann den Hafen verläßt, wird Bordmusiker Martin Treacher wie immer auf dem Promenadendeck stehen und auf seinem Dudelsack spielen.



Die HEBRIDEAN SPIRIT beim Auslaufen aus Ystad am 18. August 2001. Am Heck sind die beiden Tenderboote ARDBEG und TALISKER gut zu erkennen. Foto: Uwe Jakob

Technische Daten der HEBRIDEAN SPIRIT:

Bauwerft:	Nuovi Cantieri Apuania SpA., Marina di Carrara (Italien)
Baujahr:	1991
Baunummer:	1145
Vermessung:	4280 BRZ, 1263 NRZ, 645 tdw
Hauptabmessungen:	90,6 x 15,3 x 3,9 m
Hauptmaschinen:	2 x B&W-Alpha-Diesel 8L28/32A
Leistung:	2 x 1760 kW bei 775 UpM
Geschwindigkeit:	16 kn (max. 17,1 kn)
Passagiere:	82
Kabinen:	49 (33 Doppel-, 16 Einzelkabinen)
Besatzung:	ca. 70
Flagge:	Großbritannien

Interesse an alten FERRIES- Ausgaben?

Noch können Sie ältere Ausgaben von FERRIES - Das Fährschiffmagazin bestellen, in denen u.a. die nachfolgend aufgeführten Themen angesprochen wurden:

4/95 : MARSK STIG, Sol-the cyprus liners, VIKING 5

*3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2.Teil), FENNIA

4/96 : Gotlandslinjen, BASTØV + VI, VIKING I, STENA DANICA(D) + NORDICA(D)

4/97 : BOREI, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (D), AG Ems (1.Teil)

2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)

3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1.Teil), Kampf um die Nordsee (3.Teil)

4/98 : Skagerakexpressen (2.Teil), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA

2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1.Teil), Baaboud

3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)

4/99 : Vaasanlaivat (3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND

*1/00 : Gedser-Travemünde (1.Teil), Butterschiffe, Verschrottung DANMARK

2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), CITY OF MILWAUKEE

3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3.Teil), SPROGÖ

4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD

1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fahren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr NACH Samsø

2/01 : PRIDE OF ROTTERDAM, ULYSSES, Fährverkehr nach Samsø (2.Teil), Golf von Kalifornien

3/01 : NILS HOLGERSSON, Sommerhighlights 2001, ADMIRAL, Olympiaschiffe

4/01 : Agapitos (1. Teil), SASSNITZ, Silja Klassiker, TOM SAWYER, Schnellfähren für NEL Lines

1/02 : Normandy Ferries, Agapitos (2. Teil), MECKLENBURG-VORPOMMERN, QUEEN MARY 2

2/02 : FINNMARKEN, SCHWERIN, Fährschiffahrt in Norwegen, ASUKA und NIPPON MARU

3/02 : Sommerhighlights 2002, RÜGEN, Agapitos Express Ferries (1.Teil), Peace Boat

4/02 : ROMANTIKA - CINDERELLA, Orkney + Shetland Fahren, Agapitos Express Ferries (2. Teil)

1/03 : DEUTSCHLAND, CARNIVAL LEGEND, Townsend Thoresen Frachter, Straits of Mackinac

2/03 : GATCOMBE, MIDNATSOL / NORDSTJERNEN, Straits of Mackinac, Langeland-Kiel

3/03 : Sommerhighlights 2003, BANASA, ORIANA + AURORA, 40 Jahre WARNEMÜNDE

4/03 : Von Fünen nach Alsen, Montenegro Lines, Orkney + Shetland Fahren, DANA GLORIA

1/04 : AALLOTAR - SVEA REGINA, QUEEN MARY 2, Kanaren-Neubauten, Dover-Calais

2/04 : SAGA LEJON, WELLAMO-SVEA CORONA-BORE STAR, JEWEL OF THE SEAS

3/04 : Sommerhighlights 2004, SILVIA REGINA+FINLANDIA, HOMERIC - COSTA EUROPA

4/04 : PONT-AVEN, Hamburg-Ielgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griecheland

1/05 : COLOR FANTASY, Helsingborg-Travemünde, RÜGEN, SOUTHSEA, Kanal-Inseln

Achtung! Von den mit * markierten Ausgaben sind nur noch sehr wenige Exemplare vorhanden. Alle anderen Ausgaben sind nicht mehr erhältlich!

Einzelhefte der jeweiligen Jahrgänge sind zu folgenden Preisen erhältlich: 1995/1996 für 2,00 EUR, 1997/1998 für 3,00 EUR, 1999/2000 für 5,00 EUR, 2001/2 für 5,50 EUR und 2003/4/5 für 6,50 EUR pro Ausgabe plus 1,50 EUR Versandkosten. Einzelbestellungen sowie Abonnementwünsche bitte an die folgende Adresse: **FERRIES-Vertrieb, Frank Heine, Schmiedestr. 28, 24875 Havtoftloft** (siehe Impressum, Seite 2)

FERRIES Aktuell

RoPax-Neubauten für Silja Line

Mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung über den Bau zweier RoPax-Fähren für die Route Turku-Stockholm hat Silja Line Anfang Mai ein Signal für die weitere Entwicklung des Fährverkehrs zwischen Schweden und Finnland gesetzt. Aker Finnyards und Silja verhandeln nunmehr über die Details des Auftrags über die beiden 2007 zu liefernden Schiffe, die zusammen rund 205 Mio. EUR kosten sollen. Auf welcher der Werften von Aker Finnyards die beiden Neubauten entstehen sollen, ist noch nicht entschieden. Das erste Schiff soll im zweiten, das zweite Schiff im dritten Quartal 2007 in Dienst gestellt werden. Angaben über Kapazitäten und Einrichtung der neuen Schiffe wurden noch nicht gemacht, daher ist noch nicht klar, ob neben den SeaWind-Fähren SEA WIND und SKY WIND auch die SILJA FESTIVAL und die SILJA EUROPA ersetzt werden sollen. (MS)

SeaWind Line stellt Helsinki-Tallinn ein

Weil der Verkehr nicht die gewünschten Ergebnisse erzielte, hat SeaWind Line den Dienst zwischen Helsinki und Tallinn am 15. Mai eingestellt. Die dort seit dem 17. Oktober 2002 eingesetzte STAR WIND ex ROSTOCK - 99 (13.788 BRZ/Bj. 1977) wurde für den Sommer 2005 auf die Route Turku-Stockholm verlegt, wo während der Sommerreisezeit durch die starke Belegung der Fähren von Silja Line ein Engpass bei der Frachtkapazität entsteht. Nach der Sommersaison will SeaWind Line das Schiff jedoch außer Dienst stellen. Die Besatzungen der STAR WIND wurden aus diesem Grund bereits gekündigt und das Schiff zum Verkauf ausgeschrieben. (MS)



Diesen Sommer noch verkehrt die STAR WIND zwischen Stockholm und Turku. Das Foto zeigt das Schiff im Mai letzten Jahres in Helsinki. Foto: Frank Lose

Dritter Superseacat für Tallinn-Helsinki

Silja Line setzt in der Hochsaison vom 27. Juni bis 21. August eine dritte Schnellfähre ein. Mit der SUPERSEACAT ONE (4.662 BRZ/Bj. 1997) wird die Abfahrtsfrequenz von beiden Häfen auf 16 tägliche Überfahrten erhöht. Bereits seit April 2000 verkehrt die SUPERSEACAT FOUR auf der gut zweistündigen Verbindung zwischen der estnischen und der finnischen Hauptstadt, seit 2003 ist auch die SUPERSEACAT THREE hier im Einsatz. (MS)

FINNJET wieder im Einsatz

Seit dem 26. April ist die FINNJET wieder im Einsatz zwischen Rostock, Tallinn und St. Petersburg. Ihre Aufliegezeit in Rostock beendete sie am 10. April, als sie für Garantearbeiten und eine Überholung zu Aker Finnyards nach Rauma verholte. Vom 4. – 8. Mai wurde sie als Hotelschiff während eines Besuchs des amerikanischen Präsidenten an die lettische Regierung verchartert. Die Buchungszahlen sind nach Angaben von Silja Line in Helsinki in dieser Saison bereits bedeutend besser als im Vorjahr, jedoch geht man derzeit davon aus, dass die FINNJET auch im Winter 2005/06 aufgelegt wird. (MS)

RG Line mit zwei Schiffen im Sommer

Die Reederei RG Line setzt im Hochsommer 2005 gleich zwei Schiffe im Verkehr zwischen Vaasa und Umeå ein. Neben der KAHLEBERG, die sich bei Redaktionsschluss noch im Umbau befand, wird die CASINO EXPRESS bis zum 6. August bei RG Line im Einsatz sein. Die ehemalige FENNIA war im November 2004 vor Holmsund bei schwerem Sturm auf Grund gelaufen und bei Baltic Ship Repair in Tallinn umfassend repariert worden. Auch Klassearbeiten wurden erledigt, sodass das Schiff weiterhin einsatzfähig ist. Am 1. Mai übernahm die CASINO EXPRESS den Verkehr von der KAHLEBERG, die daraufhin für die Umbauten außer Dienst ge-

stellt wurde. Für zwei Mio. EUR wurden die Passagerräume beträchtlich erweitert. Statt bisher 80, soll die KAHLEBERG nach dem Umbau 300 Passagiere sowie 450 Pkw befördern. Außerdem erhält das Schiff zusätzliche Maschinen. Die Rettungsausrüstung wird komplett ausgetauscht und das Autodeck in zwei Sektionen aufgeteilt.

Darüber hinaus überraschte RG Line Ende April mit der Mitteilung, dass man die Verbindung Vaasa-Sundsvall wieder aufnehmen würde. Grund für die Wiederaufnahme ist ein Kontrakt den RG Line mit drei größeren Industrie- und Transportunternehmen schließen konnte. Die Route soll zunächst einmal pro Woche mit der KAHLEBERG bedient werden. Da der Hafen in Sundsvall und das frühere Terminalgelände umgebaut wurden und heute nicht mehr zur Verfügung stehen, läuft RG Line einen Anleger im 15 km entfernten Tunedal an. Silja Line hatte den Verkehr auf dieser Route 1995 eingestellt. (MS)

Bornholmstraffiken

Nach der Indienststellung der Neubauten DUEODDE und HAMMERODDE am 1. Mai 2005 konnte die JENS KOFOED (12.358 BRZ/Bj. 1979) am 8. Mai 2005 an Rederi AB Eckerö übergeben werden. Bei einer kurzen Dockung in Landskrona wurde das Schiff in ECKERÖ umbenannt. Danach verholte die Fähre nach Tallinn zu Umbauarbeiten, u.a. wird hier der Rumpf verstärkt um das Schiff auch bei starkem Eisgang einsetzen zu können. Die Indienststellung im Eckerö – Grisslehamn-Dienst ist für den Spätsommer geplant. (FL)

TT DELPHIN verkauft

Die TT DELPHIN ex DELPHIN -02 (5.333 BRZ/Bj. 1996) ist an International Fast Ferries verkauft. Sie soll Rostock nach längerer Aufliegezeit Ende Mai verlassen und ist für einen Fährdienst zwischen Hurghada in Ägypten und Jeddah in Saudi Arabien vorgesehen. Auf dieser Verbindung werden hauptsächlich muslimische Pilger, die nach Mekka reisen, befördert. (MS)

Neue Schiffe für Nordö Link

Im Frühjahr 2006 werden die beiden bisher von Finnlines zwischen Helsinki und Travemünde eingesetzten Fährschiffe FINNPARTNER (32.534 BRZ/Bj. 1995) und FINNTRADER (32.534 BRZ/Bj. 1995) zur Tochtergesellschaft Nordö Link wechseln. Die Schiffe werden in Helsinki – Travemünde-Dienst durch Neubauten ersetzt und werden vor dem Wechsel auf die Malmö – Travemünde-Strecke bei Remontowa in Gdansk erheblich umgebaut. Sie erhalten zusätzliche 160 Kabinen, außerdem wird ein Bugtor eingebaut um schnelleres Be- und Entladen zu ermöglichen. Die bisher hier eingesetzten MALMÖ LINK und LÜBECK LINK werden ersetzt und wahrscheinlich auf einer neuen Route für Nordö eingesetzt. (FL)



Die FINNPARTNER, hier auslaufend Travemünde, verkehrt ab nächstem Jahr für Nordö Link. Foto: Klaus Hauke

Color Line bestellt COLOR MAGIC

Wie seit der Indienststellung der COLOR FANTASY am 10. Dezember 2004 erwartet, hat Color Line am 27. Mai den Bau eines Schwesterschiffs der zur Zeit größten Fähre der Welt bei Aker Finnyards in Auftrag gegeben. Hintergrund sind die weiterhin viel versprechenden Steigerungen bei den Beförderungszahlen. Die Zahl der Buchungen auf der Route Kiel-Oslo ist bisher alleine auf dem deutschen Markt um 60% gestiegen. Das im 4. Quartal 2007 zu liefernde Schiff soll auf den Namen COLOR MAGIC getauft werden. Äußerlich weitgehend mit der „Fantasy“ übereinstimmend, soll die Zahl der Kabinen mit insgesamt 1.021 auf der „Magic“ um

55 höher sein. Der Baupreis wird rund 325 Mio. EUR betragen und damit etwas über dem der COLOR FANTASY liegen. Neben der erhöhten Kabinenzahl soll der Fitness- und Wellnessbereich auf dem neuen Schiff eine größere Kapazität aufweisen. Ab Ende 2007 werden damit erstmals in der Geschichte der Verbindung zwei Schwesterschiffe zwischen Kiel und Oslo eingesetzt. Der Vertrag beinhaltet auch die Option auf ein drittes Schiff dieses Typs. (MS)

SKAGEN verkauft

Die seit dem letzten Sommer in Sandefjord aufgelegte SKAGEN ex BORGEN -90 (12.333 BRZ/Bj. 1975) wurde im Mai 2005 an El Salam Shipping übergeben und verließ Norwegen am 18.5.2005 unter Panama-Flagge als FEDRA. Die SKAGEN war zuletzt nur in der Saison als Frachtfähre eingesetzt worden. (FL)

Autotransporter im Ostsee-Dienst

Die Majorplayer KESS (K-Line European Services) und UECC (United European Car Carriers) haben Ro/Ro-Tonnage eingekauft um diese in der Ostsee einzusetzen. Für KESS verkehrt seit Anfang April die VOLGA HIGHWAY ex STENA SHIPPER -05 ex NESTOR -94 ex CARIBBEAN STREAM -91 ex NESTOR -90 ex AFRICAN GATEWAY -89 ex NESTOR -87 ex NESTOR I -85 ex NESTOR -84 (12.337 BRZ/Bj. 1979) im Bremerhaven - Cuxhaven - Helsinki - Hamina - St. Petersburg-Dienst. Für den Wettbewerber UECC ist seit Mai 2005 die TRANSGARD (18.979 BRZ/Bj. 1996) im Einsatz. Das von Bror Husell eingekaufte Schiff wurde Anfang des Jahres in Polen mit einer viergeschossigen Garage auf dem oberen Frachtdeck versehen. (FL)



oben: Die VOLGA HIGHWAY verbindet den Autotransport-Hub Bremerhaven mit der Ostsee.

unten: Auf einer ähnlichen Strecke wird die TRANSGARD eingesetzt. Der Aufbau auf dem oberen Frachtdeck sieht wirklich wie ein Parkhaus aus. Fotos: Hans-Joachim Hellmann



STENA BALTICA Umbau dauert länger

Eigentlich hätte sie schon am 25. April wieder in Dienst zwischen Karlskrona und Gdynia gehen sollen, stattdessen lag die STENA BALTICA noch den ganzen Mai bei Remontowa in der Werft. Grund für die Verzögerung soll ein Schaden an einer der Schraubenwellen sein. Durch die Verspätung zerschlug sich auch der Plan der Stena Line, die STENA NORDICA ex

EUROPEAN AMBASSADOR -04 (24.206 BRZ/Bj. 2000) als Vertreter für die Werftüberholungen der Stena Line Schiffe in der Irischen See zu verlegen. Als Konsequenz verlängerte sich auch der Aufenthalt der STENA CHALLENGER ex PRIDE OF CHERBOURG -05 ex ISLE OF INNISFREE -02 (22.365 BRZ/Bj. 1995) auf der Verbindung zwischen Schweden und Polen. Nach Ablauf der Stena Charter ist das Schiff an Toll Shipping verchartert und wird zwischen Wellington und Picton über die neuseeländische Cook-Strait eingesetzt. (MS)



Die STENA BALTICA am 16. April im Dock bei Remontowa in Gdansk. Erkennbar ist die obere Zufahrt zum neuen zweiten Lkw-Deck, außerdem fehlen im vorderen Bereich des Schiffes zwei Kabinendecks, die nun für Fracht genutzt werden. Foto: Jakub Bogucki

Kystlink kauft ALKMINI A

Die im Verkehr zwischen Langesund und Hirtshals tätige norwegische Reederei Kystlink A/S steigt im großen Stil in den Passagierfährverkehr zwischen Norwegen und Dänemark ein. Mit der ALKMINI A ex PRIDE OF PROVENCE -04 ex P&OSL PROVENCE -02 ex STENA EMPEREUR -98 ex STENA JUTLANDICA -96 (28.559 BRZ/Bj. 1983) setzt die Reederei erstmals ein für den Passagierverkehr gebautes Fährschiff ein. Unter dem Namen PRIDE OF TELEMAR soll das Schiff ab dem 18. Juni über das Skagerrak pendeln. Kystlink will dabei eine bedeutend preiswertere Alternative zur Color Line darstellen, dem Konkurrenten, der auf den Routen Hirtshals-Kristiansand und Frederikshavn-Larvik verkehrt. In der Hochsaison werden zwei tägliche Abfahrten angeboten, die Überfahrt dauert ca. fünf Stunden. Die ALKMINI A war erst Anfang dieses Jahres von P&O Ferries an GA Ferries verkauft worden und noch nicht in Griechenland zum Einsatz gekommen. (MS)



Ein Foto mit Seltensheitswert: die ALKMINI A mit GA Ferries-Schornsteinmarke in Perama. Dort hat das Schiff wieder Heckklappen bekommen und die „Kuhfänger“-Konstruktion am Bug wurde demontiert. Foto: Nikos Thylos

Jetlink ohne Schiff

Nachdem die Eigner der ELANORA, die eigentlich für den Einsatz bei Jetlink vorgesehen war, die Schnellfähre für 9 Mio. USD an El Salam Maritime verkauft haben, steht Jetlink ohne einen Ersatz da, und konnte den Verkehr bisher noch nicht aufnehmen. Zuletzt war die Aufnahme zu Anfang Mai geplant. Auf der Website verkündete Jetlink noch Ende Mai, dass der Verkehr lediglich zwei bis drei Wochen später als geplant aufgenommen werden soll. (MS)

BASTØ III abgeliefert

Die am stärksten frequentierte Fährverbindung in Norwegen hat mit der BASTØ III endlich ein dauerhaftes drittes Schiff erhalten. Am 23. Februar 2005 wurde die Baunummer 1141 von Remontowa an Basto Fosen übergeben. Die Taufe fand am 26. Februar in Horten statt. Taufpatin des Neubaus ist Hilde Forsbergsgok. Am 14. März nahm das Schiff den regu-

lären Dienst zwischen Horten und Moss auf. Die BASTØ III ist die größte Pendelfähre in Norwegen, mit einer Kapazität für 212 Pkw und 550 Passagiere. Sie ist 116,20 m lang und 19 m breit und ihre zwei Wärtsilä Diesel vom Typ 6R32LNE bringen das Schiff mit zusammen 4.920 kW auf eine max. Geschwindigkeit von 18,5 kn. Typisch für norwegische Pendelfähren ist das flache Autodeck unterhalb des Hauptdecks, das über eine nach unten führende Rampe vom Hauptdeck erreichbar ist. Mit der BASTØ III ersetzt Bastø Fosen das Charterschiff SOGN, das seit 2001 zwischen Horten und Moss verkehrte und nunmehr in Bergen aufgelegt ist. Bastø Fosen wurde erst kürzlich die Konzession für den Verkehr zwischen Horten und Moss bis zum 31. Dezember 2015 zugestanden. 2004 wurden rund 2,6 Mio. Passagiere und 1,3 Mio. Pkw befördert. (MS)



Die BASTØ III am 26. März auf dem Oslofjord, 12 Tage nach ihrer Indienstellung. Foto: Marko Stampehl

Hoverspeed

Wieder einmal gibt es passend zur Saison eine komplette Umstellung in den Fährdiensten von Hoverspeed. Der Newhaven – Dieppe und der Troon – Belfast-Dienst wurde nicht wieder aufgenommen, die dort eingesetzten SUPERSEACAT ONE und RAPIDE gehen an Silja Line bzw. in den Dover – Calais-Dienst. Außerdem wechselten weitere Schnellfähre ihre Strecken: die HOVERSPPEED GREAT BRITAIN verkehrt seit dem 19. Mai 2005 als SPEEDRUNNER 1 für Aegean Fast Ferries zwischen Piräus, Serifos, Sifnos und Milos. Die SEACAT ISLE OF MAN ist an Irish Sea Express verchartert und wird seit dem 27. April 2005 zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt. Im Joint-Venture mit SNAV im Mittelmeer gibt es diesen Sommer auch einige Veränderungen. Die im letzten Jahr zwischen Neapel und Golfo Aranci eingesetzte SARDINIA JET ex SICILIA JET -04 ex INCAT 043 -97 wird in PESCARA JET umbenannt und zwischen Pescara, Hvar bzw. Split eingesetzt. Die bisherige PESCARA JET ex SEACAT DANMARK -04 ex SEACATAMARAN DANMARK -95 ex HOVERSPPEED BOULOGNE -93 ex HOVERSPPEED BELGIUM -92 erhält den neuen Namen ZARA JET und verkehrt zwischen Ancona und Zadar. Die eigentlich für diesen Dienst vorgesehene SEACAT SCOTLAND bleibt in England aufgelegt. (FL)

Emeraude Ferries

Die Charter der EMERAUDE FRANCE für Emeraude Ferries, (siehe FERRIES 1/05, Seite 9) endete schon am 7. April 2005 als das Schiff zunächst in Dover aufgelegt wurde. Als Ersatz wird nun wieder die SOLIDOR 5 (2.369 BRZ/Bj. 2000) zwischen St. Malo und Jersey eingesetzt. (FL)



VOLCAN DE TACANDE zum Abbruch

Ein weiteres Fährschiff wurde im Mai 2005 mit der VOLCAN DE TACANDE ex SEAFRANCE MONET -00 ex STENA LONDONER -96 ex VERSAILLES -92 ex STENA NAUTICA -87 ex STENA NORDICA -84 ex STENA DANICA -81 (12.962 BRZ/Bj. 1974) zur Verschrottung verkauft. Nachdem das Schiff am 30. Januar 2005 vier Seemeilen vor Los Christianos auf Tenerifa nach einer Grundberührung erheblich beschädigt worden war, u.a. war Wasser in den Maschinenraum eingebrochen, entschloss sich die Reederei die Schäden nicht zu reparieren. (FL)



Die VOLCAN DE TACANDE wird verschrottet. Foto: Ulrich Streich

WISTERIA

Die seit November 2004 in Gdansk aufgelegte DUC DE NORMANDIE ex PRINSES BEATRIX -85 (13.505 BRZ/Bj. 1978) ist im März 2005 an TransEuropa Ferries verkauft worden. Umbenannt in WISTERIA verholte das Schiff am 12. März 2005 zunächst von Gdansk nach Oostende, dem „Heimathafen“ der Reederei. Hier erhielt das Schiff den Anstrich des Charterers Ferrimaroc, mittlerweile eine Tochtergesellschaft von Trasmediterranea. Am 30. März 2005 absolvierte das Schiff seine Jungferreise im Almeria – Nador-Dienst. (FL)



Die WISTERIA in Oostende im Ferrimaroc-Anstrich und der Trasmediterranea-Schornsteinmarke. Foto: Mike Louagie

unten: Die SOLIDOR 5 im Mai 2005 einlaufend St. Malo. Foto: Frank Lose

Neue Schiffe für Trasmediterranea

Nach dem sich die spanische Reederei aus den Passagierdiensten zwischen den Kanarischen Inseln zurückgezogen hat, wurden die Frachtaktivitäten deutlich verstärkt. Eingechartert wurden die PALANGA ex MONTE STELLO -96 (11.630 BRZ/Bj. 1979), die seit Dezember 2004 zwischen Las Palmas de Gran Canaria, Puerto Rosario und Arrecife verkehrt. Seit Februar 2005 verkehrt auch die CARMEN B ex CORTIA -02 ex FINNROSE -02 ex CORTIA -96 ex HEKTOS -86 ex TIMMERLAND -84 (20.169 BRZ/Bj. 1978) ebenfalls auf den Kanaren-Strecken der Reederei. (FL)



oben: Die Lisco-Frachtfähre PALANGA mit Trasmed.-Schornsteinmarke. Foto: The Shipping Information Service/Rick Vince
 unten: Auch für Trasmediterranea fährt die CARMEN B, die lange für Finnlines in den Finnland-Nordsee-Diensten im Einsatz war. Foto: Dieter Streich



Hellenic Seaways

Nachdem die Schiffe im Winter den Anstrich der neuen Reederei erhalten hatten, zeichneten sich auch die Änderungen für dieses Jahr ab. Die EXPRESS OLYMPIA und die EXPRESS POSEIDON werden zum Abbruch verkauft und der sich in Skaramanga befindliche Rumpf soll im Juli als NISSOS MYKONOS in Dienst gestellt werden. Die eigentlich für den Korinth – Porto Marghera angekaufte OCEAN TRAILER ex KISO -04 (13.730 BRZ/Bj. 1987) wird an Navi Grandi Veloci verchartert und ab dem 4. Juni zwischen Genua und Barcelona eingesetzt. (FL)

unten: Die DALMATINO ex CIUDAD DE PALMA -05 ex CIUDAD DE SANTA CRUZ DE LA PALMA -82 ex CANGURO CABO SAN JORGE -81 (11.513 BRZ/Bj. 1976) verkehrt seit dem 13. Mai 2005 in Charter von Enermar zwischen Chioggia (südlich Venedig) und Split in Kroatien. Foto: Roberto Forti



GA Ferries

Nach dem oben gemeldeten Verkauf der ALKMINI A an Kystlink gibt es aber noch weitere Neuigkeiten bei GA Ferries. Die für den innergriechischen Dienst zu alt gewordenen Schiffe (Fähren die älter als 35 Jahre sind, dürfen hier nicht mehr eingesetzt werden) DALIANA ex FERRY PEARL -88 (5.815 BRZ/Bj. 1970) und MILENA ex FERRY GOLD -88 (9.856 BRZ/Bj. 1970) werden seit Mai 2005 zwischen Patras und Brindisi eingesetzt. Im Sommer werden außerdem die Inseln Keplalonja und Zante angelaufen. Die MILENA verkehrt seit dem 9. Mai, die DALIANA wurde hier erstmals am 1. Juni eingesetzt. (FL)

Agoudimos Lines

Auch diese Reederei verstärkt ihre Präsenz in der Adria. Mit den beiden japanischen Ankäufen IONIAN KING ex FERRY LAVENDER -04 (19.904 BRZ/Bj. 1991) und IONIAN GLORY ex NEW AKASHIA -04 (19.796 BRZ/Bj. 1988), die gerade in IONIAN KING umbenannt wurde, sollen im Sommer zwischen Patras, Igoumenitsa und Bari verkehren. Die IONIAN SKY ex BLUE SKY -04 ex IONIAN VICTORY -00 ex SUN FLOWER SAPPORO -98 ex SAPPORO MARU -91 (19.539 BRZ/Bj. 1974) bleibt weiterhin im Igoumenitsa – Korfu – Brindisi-Dienst. (FL)



Die IONIAN KING während der Umbauten in Perama. Foto: Nikos Thrylos

U.N. RoRo

Am 31. März 2005 liefert die Flensburger Schiffbau Gesellschaft mit der SAFFET ULUSOY (29.004 BRZ) einen weiteren Neubau an die türkische Reederei ab. Das Schiff verfügt über 3.735 Spurmeter für rollende Fracht und wird zwischen Istanbul und Triest eingesetzt. Für Erheiterung bei den Shiplovern sorgte dann allerdings die Überführungsreise. Das Schiff wollte via NOK von Flensburg ins Mittelmeer fahren. Als man jedoch in die Kieler Förde einlief, wurde überraschenderweise (!) festgestellt, dass die Brückendurchfahrthöhe nicht ausreichte. Das Schiff war einfach zu hoch! Also drehte die SAFFET ULUSOY wieder und fuhr via Skagen in die Türkei. (FL)



Die SAFFET ULUSOY bei den Probefahrten in Flensburg. Ende Juni soll das Schwesterschiff U.N. MARMARA abgeliefert werden. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Saltens-båter II - Gammel og ny tid møtes

(Saltens Schiffe II – Alte und neue Zeit treffen aufeinander)
 Von Johan-Arnt Strøm und Bjørn Ivar Strøm auf Norwegisch, 2004 herausgegeben von Klart Budskap, Postboks 66, 8088 Bodø, ISBN 82-997040-0-6 – Format 23,5 x 21 cm – 93 Seiten Preis unbekannt



Saltens Damp-skibsselskab war eine der vielen traditionsreichen Reedereien („Lokalruteselskap“ = „Lokalroutengesellschaft“) an der norwegischen Küste. 1868 gegründet sorgte sie von Bodø aus für regionale Verbindungen zwischen den Orten längs der Küste Nordlands. Erstes Schiff war die 1870 erbaute SALTEN, die noch heute als STJERNORP in den Stockholmer Schären existiert (siehe www.oaxenkrog.se/sidor/prislista_stjernorp.html). 1991 endete die

Historie von S.D.S. durch die Übernahme durch OVDS. Während die Schnellfähren und andere Schiffe mit der Übernahme unter OVDS-Flagge kamen, wurden die Fähren noch bis 1994 von S.D.S. als Tochtergesellschaft weiter betrieben, bevor sie in jenem Jahr ebenfalls direkt unter die Flagge von OVDS kamen.

Bei „Saltens-båter II“ handelt es sich um den zweiten Teil der Schiffsliste von Saltens D/S,

das Buch listet alle Fährschiffe und Schnellfähren von S.D.S. des Zeitraums 1968 bis 1991 sowie darüber hinaus auf. Neben der grafisch sehr ansprechend und maritim aufgemachten Auflistung der Schiffe samt schöner Fotos, kurzem Begleittext und Lebenslauf wird auch die Geschichte von S.D.S. in Kurzform abgehandelt. Abgerundet wird dieses Kleinod der norwegischen Fährschiffsliteratur durch Angaben über die Charterschiffe sowie eine komplette Liste aller von 1868 bis 1994 bei S.D.S. „Saltens-båter II“ schließt eine Lücke in der Bibliothek jedes Fährschiffsliebhabers, der sich für Fähren und Reedereien in Norwegen interessiert. Es ist absolut

empfehlenswert! Der Titel des ersten Bandes lautet: „I skarp rute med gamle Saltens-båter“ und erschien 2002 beim gleichen Verlag. (MS)



Deutsche Reederei Band 23 - VEB Deutsche Seereederei Rostock

von Eilhart Buttкус, Gert Uwe Detlefsen u. Wolfgang Kramer

ISBN: 3928473816, Format 29 x 21 cm, 352 Seiten gebunden. 80,- Euro

Im aktuellen Band der Serie Deutsche Reedereien wird mit Band 23 die Geschichte und vor allem die Geschichte der Schiffe der Deutschen Seereederei vorgestellt. In der bekannt guten „Detlefsen-Qualität“ wird zunächst kurz die Geschichte der Reederei und dann sehr ausführlich die Geschichte und die technischen Daten jedes einzelnen Schiffes ausführlich beschrieben. Die DSR war

eine Reederei die über ein breites Spektrum an Schiffstypen verfügte. Hier gab es vom Kümo über Bulker und Tanker zu Containerschiffen, von Ro/Ro-Schiffen, Fährschiffen und Kreuzfahrtschiffen alles was das Herz des Schifffahrtsinteressierten begeistert. Außerdem finden durch die erstmalige Mitarbeit von Wolfgang Kramer aus Rostock viele bisher noch nicht bekannten Details Erwähnung. Wer wusste schon, dass die DSR kurz davor war die 1966 gebaute KUNGSOLM von Svenska-Amerika-Linjen zu kaufen und sie als WILHELM PIECK 1976 als Ersatz für die Völkerfreundschaft in Dienst bringen wollte. Dieses Buch ist mit Sicherheit nichts für den nur an der Fährschiffahrt Interessierten. Für denjenigen, der aber ein allgemeines Interesse an der Schifffahrt hat, ist die Empfehlung: Unbedingt kaufen! (FL)

DFV Treffen in Hamburg



Die 1965 gebaute WAPPEN VON HAMBURG feiert in diesem Jahr ihren vierzigsten Geburtstag. Am 30. Juli 2005 findet eine DFV-Mitgliederfahrt mit diesem formschönen Schiff statt. Zur Geschichte des Hamburg - Cuxhaven - Helgoland-Dienstes, siehe FERRIES 4/2004. Foto: Frank Schönstedt

Die beiden ersten Versuche, in Hamburg eine regelmäßige Plattform zum Austausch zwischen den DFV-Vereinsmitgliedern, als auch den Lesern der FERRIES ins Leben zu rufen, sind nach Meinung der Beteiligten sehr erfolgreich verlaufen.

Wie schon im Januar haben wir uns auch Mitte April im Hamburger Lokal „Gröninger“ getroffen, um über aktuelle Veränderungen und Neuigkeiten aus der Fährschiffahrt sowie sonstige, interessante Themen zu unterhalten. Auch im April fand dieses Treffen erst nach Mitternacht ein Ende. Alle Beteiligten waren sich einig, dass es eine Folgeveranstaltung geben

soll. Wir haben uns nun vorgenommen, im Sommer die Schlagzahl etwas zu erhöhen und zwei Veranstaltungen anzubieten:

Starten wollen wir am Samstag, den 30. Juli 2005, um 7.00 Uhr von den Hamburger St. Pauli Landungsbrücken zur Traditionsfahrt an Bord des MS WAPPEN VON HAMBURG nach Helgoland. Nach der Fahrt auf der Elbe und über die Nordsee werden wir gegen 12.30 Uhr Helgoland erreichen. Um 16.30 Uhr verlassen wir die Insel wieder, dieses Mal in Richtung Cuxhaven. Von dort aus geht es mit der Deutschen Bahn zurück nach Hamburg, wo wir gegen 21 Uhr ankommen sollen. Diese Traditionsfahrt kostet 42,- Euro für Erwachsene.

Unter anderem aufgrund der Rückfahrt mit der Deutschen Bahn ist eine vorherige Buchung sinnvoll, wengleich auch direkt am Schiff noch Tickets gekauft werden können.

Darüber hinaus möchten wir am Mittwoch, den 3. August 2005, wieder ein Treffen in Hamburg stattfinden lassen. Aufgrund der Sommersaison haben wir uns entschieden, dieses Mal unseren Stammtisch unter freiem Himmel (bei Regen können wir selbstverständlich kurzfristig ins Innere des Restaurants ausweichen) durchzuführen. Ab ca. 19.30 Uhr wollen wir uns im Biergarten des Restaurants „Bacchus“, Lattenkamp 29, in 22299 Hamburg treffen. Das Restaurant befindet sich vis-a-vis des U-Bahnhofes „Lattenkamp“ (Linie U1).

Wir würden uns wieder sehr freuen, wenn wir eine große Zahl an FERRIES-Lesern, DFV-Mitgliedern und Interessierten begrüßen können. Die formlose „Vor Anmeldung“ via E-Mail hat uns bei den beiden bisherigen Treffen die Planung sehr erleichtert. Über eine kurze Rückmeldung per E-Mail an dfvtreffhh@cruise ferry.de wären wir sehr dankbar! Unter dieser E-Mail-Adresse stehen wir auch gern für Fragen zur Verfügung!

Frank Schönstedt und Stefan Kaminski.



Seit dem 1. März 2005 verkehrt die SAGA RUBY ex CARONIA -05 ex VISTAFJORD -99 (24.492 BRZ/Bj. 1973) für Saga Holidays.
Foto: Ulrich Streich

FERRIES Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig

Zweifacher Abschied von Bremerhaven

Nach 22monatiger Aulliegezeit verließ die NORWAY ex FRANCE -79 (76.049 BRT/Bj. 1962) im Schlepp des chinesischen Hochseeschleppers DE DA (3.917 BRZ/Bj. 1979) am 23. Mai Bremerhaven. Was mit dem legendären Ozeanliner, der die Grundlage für den heutigen Kreuzfahrtboom legte, geschehen soll, blieb bis Redaktionsschluss unklar. Offiziell soll der Schleppzug rund um Afrika nach Port Kelang oder Singapur führen. Dort könnte die NORWAY, die bis zu einer schweren Kesselexplosion mit acht Toten im Mai 2003 viele Jahre erfolgreich für die Norwegian Cruise Line fuhr, im Rahmen eines geplanten Kasinoresorts und Kreuzfahrterminals, das die Muttergesellschaft des Eigners Star Cruises bauen möchte, einen dauerhaften Liegeplatz erhalten. Aber auch eine unmittelbare Verschrottung in Indien oder Bangladesch kann nicht ausgeschlossen werden.

Im Juni lieferte die Bremerhavener Lloyd Werft die ca. 80.000 BRZ große PRIDE OF AMERICA an die ebenfalls zur Star Cruises Gruppe zählende Reederei NCL America ab. Das äußerlich sicherlich nicht gerade attraktive Schiff ist der erste große Passagierschiffneubau unter US-Flagge seit 1958. Im Juli wird die PRIDE OF AMERICA ihren ganzjährigen Fahrplan im Inselparadies Hawaii aufnehmen.



Am 23. Mai 2005 verließ die NORWAY wohl zum letzten Mal Bremerhaven. Der Hochseeschlepper DE DA (3.917 BRZ/Bj. 1979) soll das Schiff nach Asien bringen. Foto: Raoul Fiebig

Zwei neue Schiffe für den deutschen Markt

Der deutsche Kreuzfahrtmarkt wächst weiter: Phoenix Reisen nimmt ab 1. März 2006 mit der ASUKA (28.856 BRZ/Bj. 1991) der japanischen NYK

Cruises ein viertes Kreuzfahrtschiff in Langzeitcharter. Unter dem neuen Namen AMADEA soll das im Premium-Segment angesiedelte Schiff auf klassischen Nordland- und Mittelmeerrouten, aber auch für Weltreisen zum Einsatz kommen. NYK hatte zuvor bekannt gegeben, dass die bisherige CRYSTAL HARMONY (48.621 BRZ/Bj. 1990) der Tochtergesellschaft Crystal Cruises die ASUKA im kommenden Jahr ersetzen werde. Als ASUKA II soll die CRYSTAL HARMONY zukünftig für japanische Passagiere fahren.

Einen Neuzugang meldet auch Holiday Kreuzfahrten. Neben der MONA LISA ex VICTORIA -02 ex SEA PRINCESS -95 ex KUNGSHOLM -79 (28.891 BRZ/Bj. 1966) soll ab Ende 2005 die OCEAN COUNTESS ex OLYMPIA COUNTESS -04 ex OLYMPIC COUNTESS -02 ex AWANI DREAM 2 -98 ex CUNARD COUNTESS -96 (16.795 BRZ/Bj. 1976) unter dem Namen LILI MARLEEN langfristig für den Erkelenzer Veranstalter fahren.



Ab nächstem Jahr soll die japanische ASUKA für deutsche Kreuzfahrt-Touristen eingesetzt werden. Foto: J.G. van Delden

Internationale Karriere für die BERLIN

Die im letzten Jahr von der Peter Deilmann Reederei ausgemusterte BERLIN ex PRINCESS MAHSURI -85 ex BERLIN -82 (9.570 BRZ/Bj. 1980) kommt in diesem Sommer als ORANGE MELODY für den russischen Veranstalter Metropolis Tur in Fahrt, nachdem eine bereits vereinbarte Charter der ENCHANTED CAPRI ex ISLAND HOLIDAY -98 ex ARKADIA -97 ex AZERBAYDZHAN -96 (15.410 BRZ/Bj. 1975) doch noch gescheitert war. Die ORANGE MELODY wird im Juli auch Hamburg besuchen.

Im Anschluss an die Metropolis-Charter übernimmt Saga Holidays das langjährige „Traumschiff“. Der britische Veranstalter für Seniorenreisen plant die ehemalige BERLIN zum Expeditionskreuzfahrtschiff SPIRIT OF ADVENTURE umzubauen, das 2006 in Dienst gestellt werden soll.

Ausverkauf bei Royal Olympia Cruises

Die drei verbliebenen Schiffe der bankrotten Royal Olympia Cruises kamen im April unter den Hammer. Ravenscroft Shipping sicherte sich die WORLD RENAISSANCE ex AWANI DREAM -98 ex WORLD RENAISSANCE -95 ex HOMERIC RENAISSANCE -78 ex RENAISSANCE -77 (11.429 BRZ/Bj. 1966) und benannte sie in GRAND VICTORIA um. Bei Redaktionschluss stand noch nicht fest, wo das Schiff künftig zum Einsatz kommen wird.

Die ODYSSEUS ex AQUAMARINE -88 ex MARCO POLO -78 ex PRINCESA ISABEL -69 (9.821 BRZ/Bj. 1962) wurde von einem zunächst unbekanntem Unternehmen erworben. Unterdessen wurde jedoch bekannt, dass die neue Eigner-gesellschaft eine hundertprozentige Tochter von V-Ships ist. Ob das kleinste und älteste verbliebene Schiff der ROC-Flotte damit zunächst den Schneidbrennern entkommen und womöglich in Asien als Kasinoschiff zum Einsatz kommen wird, blieb jedoch vorerst unklar.

Den Zuschlag für die TRITON ex SUNWARD II -91 ex CUNARD ADVENTURER -77 (13.995 BRZ/Bj. 1971) erhielt Louis Cruise Lines. Als CORAL wird das Schiff gemeinsam mit der CALYPSO ex REGENT JEWEL -94 ex SUN FIESTA -93 ex IONIAN HARMONY -90 ex DURR -89 ex CANGURO VERDE -81 (11.162 BRZ/Bj. 1967) und der PERLA ex SEAWING -05 ex SOUTHWARD -95 (16.710 BRZ/Bj. 1971) für Kreuzfahrten ab Piräus eingesetzt. Die ursprünglich für diesen Dienst vorgesehene AUSONIA (12.609 BRZ/Bj. 1957) wurde daher nun doch nicht in ITHACA umbenannt sondern fährt stattdessen, wie auch die SERENADE ex MERMOZ -99 ex JEAN MERMOZ -70 (14.173 BRZ/Bj. 1957) ab Limassol.



Seit dem 21. April 2005 verkehrt die DREAM PRINCESS ex SUNDREAM -04 ex SONG OF NORWAY -97 (22.945 BRZ/Bj. 1970) auf dem israelischen Markt von Haifa aus. Betrieben wird das Schiff von Caspi Shipping. Foto: Nikos Thrylos

Wellen, Crashes und andere Pannen

Bereits zum dritten Mal in diesem Jahr wurde im April ein Kreuzfahrtschiff von einer „Freak Wave“ getroffen. Die NORWEGIAN DAWN (92.250 BRZ/Bj. 2002) befand sich auf dem letzten Teilabschnitt einer einwöchigen Kreuzfahrt ab/bis New York, als sie vor der Küste Nordfloridas von einer vermutlich 20-25 Meter hohen Welle frontal getroffen wurde. Auf den Decks 9 & 10 gingen jeweils einige nach vorn gerichtete Fenster zu Bruch, wodurch es zu einem Wassereinbruch kam, der insgesamt 62 Kabinen betraf. Vier Reisende wurden verletzt. In der Folge berichteten Teile der Massenmedien in den USA, aber auch in Deutschland, auf eine höchst unsägliche Art und Weise über den Vorfall, die teilweise gar Kreuzfahrten als pauschal lebensgefährlich hinstellte. Als Gipfel der Geschmacklosigkeit muss jedoch ein mehrfach zur Anwendung gekommener Vergleich gelten, der den Zwischenfall auf der NORWEGIAN DAWN mit dem Untergang der TITANIC gleichzusetzen suchte, bei dem immerhin mehr als 1.500 Menschen umkamen. Nach einem nur eintägigen Reparatur-Zwischenstopp in Charleston konnte die NORWEGIAN DAWN ihren regulären Fahrplan wieder aufnehmen.

Ebenfalls durch Wellen beschädigt wurde im Mai die ENCHANTMENT OF THE SEAS (74.136 BRZ/Bj. 1997) von Royal Caribbean International während einer Atlantiküberquerung. Einige Fenster barsten, geringe Mengen Wasser traten ein. An Bord befanden sich keine Passagiere sondern etwa 500 Werftarbeiter, da sich das Schiff auf dem Weg nach Rotterdam befand, wo es gegenwärtig um 22 Meter verlängert wird. Das Schwesterschiff GRANDEUR OF THE SEAS (73.827 BRZ/Bj. 1996) kollidierte am 20. April im mexikanischen Costa Maya beim Anlegen mit der Pier und zog sich einen knapp 13 Meter langen Riss im Rumpf zu. Nach einer provisorischen Reparatur fährt das Schiff nun zunächst mit einer großen Delle nahe des Bugs.

Wieder einmal mit einem technischen Defekt - diesmal streikte das Getriebe - fiel im März die wahrlich vom Pech verfolgte PACIFIC SKY ex SKY PRINCESS -00 ex FAIRSKY -88 (46.087 BRZ/Bj. 1984) von P&O Cruises Australia aus. Nach dreimonatiger Reparatur sollte das Schiff in der zweiten Junihälfte wieder in Fahrt kommen.



Die AIDACARA nach Abschluss der Umbauarbeiten in Rostock. Auch bei den Kreuzfahrtschiffen scheint jetzt das Aufbringen der Internet-Adresse in Mode zu kommen. Foto: Wolfgang Kramer

Meyer Werft Gruppe mit guter Auftragslage

Im April lieferte die zur Meyer Werft Unternehmensgruppe zählende Neptun Stahlbau GmbH in Rostock die beiden Flusskreuzfahrtschiffe A-ROSA LUNA und A-ROSA STELLA an den Auftraggeber Arkona AG ab. Die für jeweils 172 Passagiere ausgelegten, identischen Schwesterschiffe wurden im Anschluss an die feierliche Tauf- und Übergabezeremonie per Transportschiff ins Mittelmeer verholt. Eingesetzt werden die legeren Flusskreuzer auf Rhône und Saône. Ebenfalls im April kam die AIDACARA ex AIDA -01 (38.557 BRZ/Bj. 1996) für eine zweiwöchige „Schönheitskur“ zu Neptun Stahlbau. Im Rahmen der 2,5 Mio. Euro teuren Renovierung wurden u.a. 44 Kabinen mit Balkonen nachgerüstet. Mitte Juni sollte dann mit der FLAMENCO das erste einer neuen Generation von Flusschiffen die Rostocker Werft verlassen. Das Prinzip des sogenannten „Twin Cruisers“ entspricht einem zweiteiligen Schubverband, wobei Antrieb und Crewunterkünfte im achteren Segment untergebracht sind, die Passagiereinrichtungen im vorderen. Weitere Schiffe dieses Typs sollen ab 2006 in Fahrt kommen. Über einen weiteren Neubauftrag kann sich die Papenburg Meyer Werft freuen: Die Norwegian Cruise Line bestellte ein weiteres Schwesterschiff der im Bau befindlichen NORWEGIAN JEWEL. Bis Oktober 2007 wird NCL somit vier neue Schiffe mit insgesamt etwa 372.000 BRZ aus Papenburg in seine Flotte aufnehmen. Im Gegenzug sollen nach der NORWEGIAN SEA ex SEAWARD -97 (42.276 BRZ/Bj. 1988), die im August als SUPERSTAR LIBRA auf den indischen Kreuzfahrtmarkt wechselt, weitere ältere Einheiten zur Muttergesellschaft Star Cruises transferiert werden.

Europakreuzfahrten liegen wieder im Trend

Nachdem viele der großen US-Reedereien in der Folge des 11. September 2001 ihre Präsenz in Europa deutlich einschränkten und auf „Homeland Cruising“ - also Kreuzfahrten von amerikanischen Häfen aus - setzten, erlebt die „alte Welt“ in letzter Zeit eine Art Kreuzfahrt-Renaissance. So kündigte Royal Caribbean International kürzlich an, die VOYAGER OF THE SEAS (137.276 BRZ/Bj. 1999) werde im Sommer 2006 erstmals sieben-tägige Mittelmeerreisen ab Barcelona anbieten. Drei weitere Schiffe der Reederei werden ebenfalls in europäischen Gewässern fahren. Stehen in diesem Jahr noch bescheidene zwei Europakreuzfahrten auf dem Programm der Norwegian Cruise Line, wird die Reederei 2006 mit gleich zwei Schiffen in Europa vertreten sein. Die NORWEGIAN DREAM ex DREAMWARD -98 (50.764 BRZ/Bj. 1992) wird, wie schon in der Vergangenheit, zwölf-tägige Ostseekreuzfahrten, jeweils mit Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal, anbieten. Die NORWEGIAN JEWEL (ca. 93.000 BRZ/Bj. 2005) wird hingegen im Mittelmeer zum Einsatz kommen.



Seit dem 6. März 2005 verkehrt die ALEXANDER VON HUMBOLDT ex EXPLORER II -05 ex SAGA PEARL -04 ex EXPLORER II -04 ex SAGA PEARL -03 ex MINERVA -03 vom Stapel als OKEAN (12.331 BRZ/Bj. 1996) für Phoenix Reisen. Das Foto zeigt das Schiff am 15. Mai 2005 in Oslo. Foto: Uwe Jakob

FERRIES - Küstenschifffahrt

von Inselfährschiffen und Seebärdampfern

von Heino Sehlmann

Was fährt wo in 2005...?

Anstelle von Neuigkeiten aus der Welt der Seebärderschiffe gibt es in dieser Ausgabe etwas anderes:

Eine Anregung aus der Leserschaft aufgreifend, soll hier der Versuch unternommen werden, eine Liste der derzeit im Seebärderverkehr tätigen Reedereien und Schiffe aufzustellen.

Sortiert nach Abfahrtschiffen (beginnend in List auf Sylt) werden die eingesetzten Schiffe mit dem jeweiligen Fahrtangebot aufgelistet. Bei der Viel-

zahl der Schiffe kann aus Platzgründen nur ein grober Überblick geschaffen werden, zur genaueren Information wende man sich bitte an die angegebene Telefonnummer oder Internet-Adresse.

Die Angaben wurden aus Katalogen, Presseveröffentlichungen und natürlich auch dem Internet gewonnen. Hierbei richte ich einen besonderen Dank an meine Ehefrau, die mir einen Großteil der mitunter mühsamen Internet-Recherchen abgenommen hat: Anja, Jed!

Die Aufstellung wurde nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt, sie erhebt aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzungen oder Korrekturen werden gerne für zukünftige Veröffentlichungen aufgenommen.

Grundsätzlich nicht einbezogen wurden RoRo-Fähren, ausschließlich im Liniendienst eingesetzte Fahrgastschiffe sowie in Boddengewässern tätige Einheiten.

Hafen	Schiff	Angebot	Reederei / Kontakt
List	ADLER VII GRET PALUCCA	Erlebnissfahrten, Seehundsbänke Piratenfahrten, Seehundsbänke	Insel- und Halligreederei 04651 / 98700 adler-schiffe.de Insel- und Halligreederei
Hörnum	ADLER IV ADLER VI	Rundfahrt nach Amrum, Föhr und Hooge Erlebnissfahrten, Seehundsbänke	
Wyk	STÖRTEBEKER RÜM HART	Halligfahrten, Seehundsbänke	W.D.R. 01805 / 080140 faehre.de
Wittdün	EILUN	Halligfahrten, Seehundsbänke	Bandix Tadsen 04682 / 2345
Schlüttsiel	SEEADLER	Halligfahrten, Seehundsbänke	Halligreederei von Holdt 04674 / 1535 seeadler-eins.de
	RUNGHOLT	Halligfahrten, Seehundsbänke	Uwe Petersen 04667 / 367
	HAUKE HAIEN	Halligfahrten, Seehundsbänke	halligmeerfahrten.de Halligreederei MS Hauke Haien 0481 / 81481 wattenmeerfahrten.de
Strucklahnungshörn	ADLER V	Halligfahrten, Seehundsbänke	Insel- und Halligreederei
Husum	ADLER-EXPRESS NORDFRIESLAND	Rundfahrt nach Hooge, Amrum, Hörnum Pellworm, Seehundsbänke	NPDG 04844 / 753756 faehre-pellworm.de
Tönning	ADLER II	Eiderfahrten mit Sperrwerk, Piratenfahrten	Insel- und Halligreederei
Büsum	FUNNY GIRL	Helgoland	Reederei Cassen Eils 04834 / 938220
	LADY VON BÜSUM OL BÜSUM HAUKE HAIEN NORDSTERN GERMANIA	Helgoland, Erlebnissfahrt Nationalpark Küstenfahrt, Seehundsbänke Fangfahrt Cuxhaven, Elbfahrten Elbfahrten	Reederei H.G. Rahder 04834 / 3612 rahder.de
Brunsbüttel			PSB 04823 / 92610 psb-brandt.de
Cuxhaven	FLIPPER	Neuwerk, Seehundsbänke, Nord-Ostsee-Kanal	Reederei Cassen Eils 04721 / 32211 neuwerkreisen.de
	JAN CUX II	Seehundsbänke	Reederei NARG 04721 / 72501 angelfahrten.de
	WAPPEN VON HAMBURG HALUNDER JET	Helgoland	FRS 01803 / 202025 frs.de
Bremerhaven	ATLANTIS	Helgoland	Bremerhaven-Helgoland-Linie 01803 / 202025 frs.de
Fedderwardsiel	WEGA II	Leuchtturmfahrten, Seehundsbänke, Bremerhaven	Elmar Hüttenmeister 04733 / 513 wega2.luechthus.de
Dangast	ETTA VON DANGAST	Leuchtturm Arngast, Seehundsbänke, Jaderundfahrt	Anton Tapken 04451 / 7963 ettavondangast.de
Wilhelmshaven	HARLE KURIER	Hafenrundfahrten, Eckwarderhörne	Reederei Warrings 04464 / 94950 reederei-warrings.de
Hooksiel	JENS ALBRECHT	Wangerooge, Seehundsbänke, Nationalpark	Reederei Karsten Ilse 04425 / 9909144 seetouristik-nordsee.de
Horumersiel			Reederei Albrecht 04464 / 1306
Harlesiel	JENS ALBRECHT II JENS ALBRECHT III	Fangfahrt, Wangerooge Wangerooge, Seehundsbänke, Nationalpark	reederei-albrecht.de Schiffahrt + Inselbahn Wangerooge 04464 / 949411
Harlesiel / Wangerooge	HARLE SAND HARLINGERLAND	Seehundsbänke, Inselfahrten Helgoland	siw-wangerooge.de Nordseebad Spiekeroog 04976 / 9193101
Neuharlingersiel / Spiekeroog	SPIEKEROOG III	Seehundsbänke, Inselfahrten	spiekeroog.de
Bensersiel / Langeoog	LANGEOOG I LANGEOOG II	Seehundsbänke, Nationalpark, Inselfahrten	Inselgemeinde Langeoog 04972 / 69341 langeoog.de
Dornumersiel	FREIA	Langeoog, Nationalpark	Bernd Laaser 04972 / 8041 ms-freia.de
Neßmersiel	BALTRUM III	Seehundsbänke, Nationalpark, Inselfahrten	Reederei Baltrum-Linie 04939 / 91300 baltrum-linie.de
Norddeich / Norderney	FRISIA X WAPPEN VON NORDERNEY	Seehundsbänke, Nationalpark, Inselfahrten	Reederei Norden-Frisia 04931 / 9870 reederei-frisia.de

Hafen	Schiff	Angebot	Reederei / Kontakt
Juist	WAPPEN VON JUIST	Seehundsbänke, Inselfahrten	Gerhard Eilers 04935 / 914080
Emden (Außenhafen oder Knock)	NORDLICHT	Borkum	AG „Ems“ 01805 / 180182 ag-ems.de
diverse	WAPPEN VON BORKUM		
	POLARSTERN CAT NO. 1	Helgoland Helgoland	Wilhelmshaven-Helgoland-Linie Reederei-Norden-Frisia AG „Ems“, W.D.R. catno1.de
Flensburg	NORDERTOR	Glücksburg	Nordische Seetouristik 04631 / 61710 nordlicht-reisen.de
	ALEXANDRA	Förderfahrten, „Eventschiff“	Förderverein Salondampfer Alexandra 0461 / 21232 dampfer-alexandra.de
Eckernförde	SEEBAD BORBY	Küsten- und Förderfahrten	B/S Schifffahrtsgesellschaft 04351 / 081537 ostseekreuzer.de
Kiel	FREYA	Nord-Ostsee-Kanal-Fahrten, „Eventschiff“	Insel- und Halligreederei 04651 / 98700 raddampfer-freya.de
Heiligenhafen (zeitw. Burgstaaken)	FEMBRIA	Fehmarnsundtörns	Nordische Ausflugs Schifffahrt 04362 / 506433 nas-schiffsausfluege.de
Niendorf	DANA	Lübecker Bucht, Boltenhagen	Günther Möller & Sohn 04503 / 31371 ms-dana.de
	HANSEAT II	Lübecker Bucht, Boltenhagen	Reederei Belis 04503 / 5272 ostsee-rundfahrten.de
Travemünde	MARITTIMA	Küstenfahrten	Heinrich Böttcher 04502 / 71741
	SVEN JOHANNSEN	Hafen- und Küstenfahrten	Reederei Johannsen ms-svenjohannsen.de 04502 / 74545
Boltenhagen	CONNY D	Küstenfahrten, Poel, Wismar	Joachim Dunkelmann 038825 / 23008
Wismar / Insel Poel	MECKLENBURG, HANSEAT HANSESTADT WISMAR INSEL POEL	Wismarer Bucht, Insel Poel	Reederei Clermont 038428 / 20689 reederei-clermont.de
Warnemünde	BALTICA	Küstenfahrten, Kühlungsborn, Grömitz	Baltic Schifffahrt + Touristik 0171 / 4729649 msbaltica.de
Zingst	SCHAPRODE	Hiddensee	Reederei Hiddensee 01803 / 212150 reederei-hiddensee.de
Stralsund	HANSESTADT STRALSUND	Hiddensee	Reederei Hiddensee
Schaprode	GELLEN INSEL HIDDENSEE VITTE	Hiddensee	Reederei Hiddensee
Wiek	SCHAPRODE	Hiddensee	Reederei Hiddensee
Breege	SEEBAD JULIUSRUH WAPPEN VON BREEGE	Hiddensee	Personenschifffahrt Kipp 038391 / 12306 reederei-kipp.de
Sassnitz	INSEL RÜGEN NORDWIND	Kreidefelsen	Reederei Lojewski 038392 / 35136 reederei-lojewski.de
	BINZ CAP ARCONA MARCO POLO	Kreidefelsen, Seebrückenverkehr, Kap Arkona	Reederei Ostsee-Tour 038392 / 3150 reederei-ostsee-tour.de
Binz / Sellin / Göhren	BINZ CAP ARCONA MARCO POLO	Kreidefelsen, Seebrückenverkehr	Reederei Ostsee-Tour
	ADLER-MÖNCHGUT	Kreidefelsen, Seebrückenverkehr	Insel- und Halligreederei 038378 / 47790 adler-schiffe.de
Gager	HANSEAT	Peenemünde, Rund um Vilm	Boddenreederei Sven Klingelhofer 038308 / 8389 boddenreederei-ruegen.de
Baabe	LAMARA	Insel Vilm	Fahrgastschifffahrt Lamara 38308 / 666987 ms-lamara.de
Lauterbach	SEBASTIAN	Rund um Vilm	Fahrgastreederei Lenz 038301 / 61896 fahrgastreederei-lenz.de
Peenemünde	WOLGAST SEEADLER	Insel Ruden, Greifswalder Oie	Apollo Fahrgastreederei 038371 / 20829
	ADLER-MÖNCHGUT	Kreidefelsen, Seebrückenverkehr	Insel- und Halligreederei
Seebäder Usedom	ADLER X, XI, BALTICA, CLIPPER, DANIA, GERMANIA, VINETA	Seebrückenverkehr, Miedzyzdroje, Swinoujście	Insel- und Halligreederei
Kamminke	JAN VAN CUYK	Trzebiez, Szczecin	Oderhaff Reederei Peters 039771 / 22426 reederei-peters.de
Ueckermünde	JAN VAN CUYK	Nowe Warpno, Trzebiez, Szczecin, Swinoujście	Oderhaff Reederei Peters
Altwarp	CHATEAUBRIAND	Nowe Warpno	Oderhaff Reederei Peters
	ADLER PRINCESS	Nowe Warpno	Insel- und Halligreederei

FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen	
Fähren					
ALKMINI A	GA Ferries	C	Kystlink	PRIDE OF TELEMAR	ex PRIDE OF PROVENCE
BARLOVENTO	Lineas Fred. Olsen	V	Saos Ferries	SAMOTHRAKI	ex VIKING VOYAGER
CIUDAD DE PALMA	Trasmediterranea	C	Enermar	DALMATINO	Chioggia - Split
DUC DE NORMANDIE	Brittany Ferries	V	TransEuropa Ferries	WISTERIA	ex PRINSES BEATRIX
EFTYCHIA	Saronikos Ferries	V	Aegean Shipping	SYMI	Rhodos-Symi
EL-DJAZAIR	Algerie Ferries	V	Mansomar Nav.	CLEOPATRA I	Rotes Meer
EXPRESS OLYMPIA	Hellenic Seaways	V	Abbruch in Alang		ex VIKING 4
EXPRESS POSEIDON	Hellenic Seaways	V	Abbruch in Alang		ex SAINT PATRICK
FREDERIK	Jupiter Ship Management	V	Abbruch in Alang	RIKY	ex KONG FREDERIK IX
HOVERSPED GREAT BRITAIN	Hoverspeed	C	Aegean Fast Ferries	SPEEDRUNNER 1	Piräus-Serifos-Sifnos-Milos
INCAT 046	Incat	C	Trinidad&Tobago		
IONIAN GLORY	Agoudimos Lines	N		IONIAN QUEEN	ex NEW AKASHIA
JENS KOFOED	Bornholmstrafikken	V	Eckerö	ECKERÖ	
JIN HU	Shantou Shipping	V	Abbruch in Guangzhou		ex DROTTNINGEN
KONG FREDERIK IX		V	Jupiter Ship Management	FREDERIK	
MEDUSA	Med. Cruise Maritime	V	Abbruch		ex KRONPRINS HARALD
NEW SHIRAYURI	Shin-Nihonkai Ferry	V	Shanghai - Shimonoseki Ferry	UTOPIA 2	
OCEAN TRAILER	Hellenic Seaways	C	Grandi Navi Veloci		Genua-Barcelona
PESCARA JET	SNAV	N		ZARA JET	ex SEACAT DANMARK
PIT	Griechenland	V	Abbruch in Alang		ex SURREY
SAKHALIN-6	Sakhalin Shipping	V	Abbruch in Alang	YURY DOLGORUKY	
SARDINIA JET	SNAV	N		PESCARA JET	Pescara-Split
SEACAT ISLE OF MAN	Hoverspeed	C	Irish Sea Express	SEA EXPRESS 1	Liverpool - Dublin
SKAGEN	Color Line	V	El Salam Shipping	FEDRA	ex BORGEN
SPIRIT OF ONTARIO 1	City of Rochester	C	Bay Ferries		Rochester-Toronto
SUPERSEACAT ONE	Hoverspeed	C	Silja Line		Helsinki-Tallinn
TT-DELPHIN	TT-Line	V	International Fast Ferries		Rotes Meer
VOLCAN DE TACANDE	Naviera Armas	V	Abbruch		ex STENA DANICA
WISTERIA	TransEuropa Ferries	C	Ferrimaroc		Almeria-Nador
Passagierschiffe					
ATLANTIS	Cassen Eils	C	FRS		Bremerhaven-Helgoland
BERLIN	Deilmann	V	Saga Holidays		
BERLIN	Saga Holidays	C	Metropolis Tur	ORANGE MELODY	
BORDEFAUX		V	Indian Ocean Cruise	MADAGASCAR	ex BREMERHAVEN
CAROUSEL	Airtours	V	Caspi Shipping	DREAM PRINCESS	ex NORDIC PRINCE
CRYSTAL HARMONY		V	NYK Cruises	ASUKA II	
GLORIA DEI	Catamaran Charter Co.	N		GLORIA D	ex WAPPEN VON HEILIGENHAFEN
GRAND LATINO	Iberojet Viajes	V	Fred. Olsen Cruises	BOUDICCA	ex ROYAL VIKING SKY
HANSA	Heinrich Prüsse	V	Rolf Ohlsson & Bo Hildner	HARMONY	Ausflugsfahrten Öresund
MARGARITA L		V	Abbruch in Alang	RITA	ex WINDSOR CASTLE
NORWEGIAN SEA	NCL Cruises	V	Star Cruises	SUPERSTAR LIBRA	ex SEAWARD
OCEAN COUNTESS	Majestic International Cr.	C	Holiday Kreuzfahrten	LILI MARLEEN	ex CUNARD COUNTESS
PRINCESA CYPRIA	Louis Cruise Lines	V	Abbruch in Alang	PRINCESS	ex PRINSESSE MARGRETHE
RED BOAT		V	Abbruch in Alang		ex EUGENIO C
SOUTHSEA		V	Abbruch in Esbjerg		
TRITON	Royal Olympic Cruises	V	Louis Cruise Lines		ex CUNARD ADVENTURER
WORLD RENAISSANCE	Royal Olympic Cruises	V	Ravenscroft	GRAND VICTORIA	
Ro-Ro					
ANDADOLU	Ege Ro/Ro	V	Grimaldi	EUROCARGO VALENCIA	Salerno - Valencia
ATALAYA DE ALCUDIA	Alcudia Maritimos	V	Trasmediterranea		Palma-Barcelona
DART 2	Dart Line	V	Grimaldi	DAKAR BRIDGE	Westafrika
GOLFO DEGLI ULIVI	Lloyd Sardegna	V	Marma Denizcikik	CENK Y	
LEMBITU	Estonian Shipping Co	C	Seatruck Ferries	CHALLENGE	Heysham-Warrenpoint
MERCHANT BRILLIANT	Norse Merchant Ferries	C	Cobelfret		Zeebrügge-Purfleet
NORSE MERSEY	Levantina Trasporti	C	Med Seaways		Tarragona-Savona
STENA SHIPPER	Stena Ro/Ro	C	Kess Line	VOLGA HIGHWAY	ex NESTOR
TANGO	Octogon Shipping	N		FAST INDEPENDENCE	ex TUZLA
TOR NERINGA	DFDS Tor Line	C	Cobelfret		Rotterdam-Purfleet
TRANSGARD	Bror Husell	C	UECC		Umbau zum Autotransporter

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Seit dem 3. Januar 2005 verkehrt die FINNCLIPPER (29.841 BRZ/Bj. 1999) für die Finnlines-Tochtergesellschaft Nordö-Link zwischen Malmö und Travemünde. Bisher hat das Schiff noch nicht den Anstrich der Reederei erhalten. Foto: Frank Heine



Im Winter haben die ehemaligen Hellas Ferries Schiffe den Anstrich von Hellenic Seaways erhalten. Das Foto zeigt die EXPRESS PEGASUS ex EXPRESS DIONISOS -01 ex PEGASUS -00 ex ESPRESSO MALTA -94 ex ESPRESSO VENEZIA -90 (8.291 BRZ/Bj. 1977) im Hafen von Piräus. Foto: Nikos Thyrylos

Die PRIDE OF AMERICA - die Front hat wohl Ähnlichkeit mit einem Autotransporter - soll nun endlich im Juni abgeliefert werden. Das mit etwa 81.000 BRZ vermessene Schiff soll für NCL America Kreuzfahrten von seinem Heimathafen Honolulu anbieten. Foto: Marion & Helge Barth





Die neue HAMMERODDE am 11. April 2005 bei den Probefahrten. Seit dem 1. Mai 2005 verkehrt sie zusammen mit dem Schwesterschiff DUEODDE für Bornholmstrafikken. Foto: Ton Grootenboer

Die CORSICA VICTORIA ex GOTLAND -89 in der aktuellen Farbgebung im Sommer 2003 in Livorno. Das 1973 gebaute Schiff verkehrt zwischen Frankreich, Italien und der Insel Korsika. Foto: Frank Lose

