

# FERRIES

September  
2005

€ 6,50

*Das Fährschiffmagazin*

Die Zeitschrift des Deutschen  
Fährschiffsvereins e.V.



*Sommerhighlights  
2005*

**ARCADIA**

*Fähren in Japan*

*Schiffsabbrüche in Alang*

**BIRKA PRINCESS - BIRKA PARADISE**



Am 10. Juli 2005 ist die HEIDI ex CALEDONIA -88 ex STENA BALTICA -70 (943 BRZ/Bj. 1966) im Hafen von Neapel gesunken. Das Schiff war einst die erste Autofähre von Stena Line und zuletzt für Traghetti Pozzuoli im Einsatz zwischen Pozzuoli und Ischia im Golf von Neapel. Foto: Frank Heine

Die ALKMINIA ex PRIDE OF PROVENCE -04 ex P O PROVENCE -03 ex P&OSL PROVENCE -02 ex STENA EMPEREUR -98 ex STENA JUTLANDICA -96 (28.727 BRZ/Bj. 1983) mit dem Marketingnamen „PRIDE OF TELEMAR“ ist wieder zurück in Skandinavien. Seit dem 18. Juni verkehrt sie für Kystlink, als preiswertere Alternative zu den Routen von Color Line, zwischen Langesund und Hirtshals. Foto: Marko Stampehl



# FERRIES

Das Fährschiffmagazin

**Zeitschrift des  
Deutschen  
Fährschiffsvereins 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,

Von der Leichtgläubigkeit ...

Im März verließen die beiden Scandlines-Fähren RÜGEN und DRONNING MARGRETHE II unter den neuen Namen REGENT I und MARGRETHE Nakskov, angeblich mit Kurs auf den Persischen Golf. Die Schiffe waren an Marwan Shipping verkauft worden und sollten zwischen Indien und den Vereinigten Arabischen Emiraten eingesetzt werden.

Soweit die offizielle Verlautbarung. Als die beiden Fähren dann am 5. Mai 2005 auf der Reede von Alang eintrafen, war klar, was wohl alle Schifffahrtsinteressierte schon vermutet hatten: die beiden über 20 Jahre alten Schiffe sollten verschrottet werden. Jeder der die Schiffe entweder in Dänemark oder im Nord-Ostseekanal gesehen hatte, hat sich gedacht, dass die Fähren nicht mehr in Fahrt kommen würden. Weder geeignet für die tropischen Temperaturen des angeblichen Fahrtgebietes, noch mit Kabinen für eine solch lange Überfahrt ausgestattet, blieb wohl nur noch die letzten Reise zur Verschrottung übrig. Außerdem führten die Schiffe die Flagge Nordkoreas mit Heimathafen Wonsan. Diese ist im Moment die „Modeflagge“ für die letzte Fahrt von Schiffen zum Abbruch.

Wie gesagt, jedem der genau hingesehen hat, war klar, dass die neuen Eigner, die außerdem in der Schifffahrtswelt für Schiffankäufe zum Abbruch bekannt sind, die beiden Fähren nie mehr einsetzen würden.

Nur in der Führungsetage von Scandlines war man total überrascht als an die Öffentlichkeit kam, dass die Schiffe nun „plötzlich“ auf einmal in Indien waren und nicht im Persischen Golf. Nach Diskussionen mit Marwan Shipping zogen diese dann die Schiffe aus Indien ab und legten sie in Fujairah in den Vereinigten Arabischen Emiraten auf. Scandlines hatte im Kauftrag festgeschrieben, dass die Schiffe weiter eingesetzt werden müssen.

Es bleibt zum Abschluss nur zu sagen, dass es wohl lediglich eine Frage der Zeit sein wird, bis Marwan Shipping wieder einen neuen Anlauf macht. Vielleicht gehen sie dann in ein Land, welches nicht so sehr im Fokus der Öffentlichkeit steht. Auch in China wurden in letzter Zeit viele Schiffe abgebrochen.

Die Frage bleibt wohl, was passiert wäre, wenn nicht Greenpeace auf die anstehende Verschrottung aufmerksam gemacht hätte. Hätte es dann auch Proteste von Scandlines gegeben?

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe und einer Rekordanzahl an Fotos wünscht Ihnen,

Ihr

Frank Lose

## Inhalt

Sommerhighlights 2005 .....	4
Fähren in Japan .....	14
BARLOVENTO und WAWEL .....	20
Impressionen aus Alang .....	25
ARCADIA .....	28
BIRKA PRINCESS und BIRKA PARADISE .....	30
FERRIES Aktuell .....	35
FERRIES Kreuzfahrtnews .....	39
FERRIES - Küstenschiffahrt .....	43
FERRIES Aktuell - Kurswechsel .....	46

### Deutscher Fährschiffsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fahr-, 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 NAPOLEON BONAPARTE (44.307 BRZ/Bj. 1996) im neuen Anstrich von  
SNCM am 30. Juni 2005 in Marseille. Foto: Frank Lose

# Sommerhighlights 2005

von Frank Lose

*Wie in den vergangenen Jahren, ist die dritte Ausgabe von FERRIES auch dieses Jahr diejenige, in der wir Ihnen die „Highlights“ des Jahres und besonders die des Sommers vorstellen. Wieder haben wir die unserer Meinung nach interessantesten Fährschiffsfotos dieses Jahres zusammengestellt. Zusammen mit ein paar Informationen zu den jeweiligen Schiffen präsentieren wir sie Ihnen auf den folgenden Seiten.*



Den wohl fantasielosesten Namen aller Zeiten führt nun die ehemalige KAHLEBERG (10.271 BRZ/Bj. 1983). RG Line hat das Schiff nach dem Umbau und neuem Anstrich in den Reedereifarben in RG 1 umbenannt. Die CASINO EXPRESS ex FENNIA, hat nach der Sommersaison ihren Verkehr zum 13.8. eingestellt und wurde in Vaasa aufgelegt.

Foto: Marko Stampehl

In ihrer neuen, behutsam geänderten Farbgebung erinnert die SILJA OPERA ex SUPERSTAR TAURUS -02 ex LEEWARD -00 ex SALLY ALBATROSS -95 (25.611 BRZ/Bj. 1992) – hier auslaufend Helsinki am 16. Juli – wieder stärker an ihre Zeiten als SALLY ALBATROSS. Das Schiff führt im Sommer Kreuzfahrten von Helsinki nach Tallinn und St. Petersburg durch.

Foto: Marko Stampehl



Seit dem 2. Januar 2005 verkehrt die FINNARROW ex GOTLAND -97 (25.996 BRZ/Bj. 1997) nach genau zwei Jahren Einsatz für Nordö-Link zwischen Malmö und Travemünde wieder im FinnLink-Liniendienst auf der Route Kapellskär – Naantali. Heimathafen des Schiffes ist nach wie vor Malmö, und auch der Schriftzug „Malmö-Travemünde“ am Rumpf wurde lediglich notdürftig übermalt. Hier dreht die FINNARROW am 3. Juli 2005 vor ihrem Anleger in Kapellskär.

Foto: Uwe Jakob





In diesem Sommer setzt Tallink mit der TALLINK AUTOEXPRESS 4 ex SAINT MATTHEW -04 ex PEGASUS ONE -02 ex STENA PEGASUS -96 ex PEGASUS ONE -96 (3.971 BRZ/Bj. 1996) die vierte Schnellfähre im Verkehr zwischen Tallinn und Helsinki ein.

Foto: Uwe Jakob



Die GUTE ex SEAWIND II -98 ex SALLY SUN -95 ex GUTE -92 (7.616 BRZ/Bj. 1979) verkehrt seit dem 8. September 2004 für Riga Sea Lines zwischen Riga und Nynäshamn. Im letzten Jahr war das Schiff von Nauta Shiprepair in Gdynia um 20 m verlängert worden. Foto: Ulrich Streich

In den neuen Farben der privatisierten Bornholmstrafikken präsentiert sich die POVL ANKER (12.538 BRZ/Bj. 1978), die hier am 29. Juni 2005 in Ystad einläuft. Im Gegensatz zum Katamaran VILLUM CLAUSEN wurde jedoch der Schriftzug am Rumpf nicht nach dem Vorbild der Neubauten DUEODDE und HAMMERODDE (siehe FERRIES 2/05, Seite 44) geändert.

Foto: Uwe Jakob



Die LISCO GLORIA ex DANA GLORIA -03 ex GOLFO DEI CORALLI -02 (17.150 BRZ/Bj. 2001) erhielt im vergangenen Winter eine Rumpfaufschrift. Das Foto zeigt das zwischen Klaipeda und Kiel eingesetzte Schiff einlaufend Kiel. Foto: Ulrich Streich

Die CHRISTIAN IV ex BAYARD-91 ex OLAU BRITANNIA-90 (21.699 BRZ/Bj. 1982) einlaufend Hirtshals. Gut zu erkennen ist der „Ducktail“, den das Schiff während der Modernisierung bei Remontowa in Gdansk im Januar/Februar diesen Jahres erhielt. Hinzugekommen ist auch ein markanter Aufbau vor dem Schornstein.

Foto: Marko Stampehl





Am 11. Juli morgens trifft die BODØ ex TAMARII MOREA VIII H -00 (3.974 BRZ/Bj. 1998) von einer Überfahrt von Moskenes am Südennde der Lofoten in Bodø ein. Die bei Übernahme der ehemaligen TAMARII MOOREA VIII H zunächst beibehaltene weiße Rumpfbemalung mit in Vogel-motiven mündenden roten und blauen Zierstreifen, ist der traditionellen Farbgebung der Fähren von OVDS gewichen, einem schwarzen Rumpf und weißen Aufbauten. Foto: Marko Stamphehl

Auch die zwischen Hoek van Holland und Harwich verkehrende STENA HOLLANDICA (33.769 BRZ/Bj. 2001) erhielt nun die Internet-Adresse der Reederei auf den Rumpf. Stena Line hat schon einen Großteil der Schiffe so umgemalt, bei den zwischen Göteborg und Frederikshavn verkehrenden Schiffen ist sie allerdings noch nicht angebracht. In Zeiten wo Begriffe wie „Corporate Identity“ so wichtig sind, eigentlich merkwürdig.

Foto: Rob de Visser



Die DIPLOMAT ex EUROPEAN DIPLOMAT -04 ex PRIDE OF SUFFOLK -01 ex BALTIC FERRY -92 ex STENA TRANSPORTER -79 ex FINNROSE -80 ex STENA TRANSPORTER -80 ex STENA TRADER -78 (18.732 BRZ/Bj. 1978) verkehrt seit dem 1. Februar 2005 wieder zwischen Rosslare und Cherbourg. Befördert werden hauptsächlich lebende Tiere und als der Fotograf das Foto links aufnahm hörte er die Schafe schon von weitem blöken. Seit dem 7. März verkehrt das Schiff auch zu einer wöchentlichen Rundreise von Rosslare nach Pembroke Dock in Wales.

Foto: Frank Lose

Mit dem Marketingnamen „El Tarifa Jet“ verkehrt die THUNDERCAT 1 ex INCAT 035 -01 ex CAT -LINK I -99 (3.989 BRZ/Bj. 1995) für FRS Iberia zwischen Algeciras und Tanger in Marokko. Das Schwesterschiff THUNDERCAT 2 ex INCAT 033 -01 ex FAST CEUTA -00 ex INCAT 033 -00 ex RONDA MARINA -99 ex STENA LYNX II -97 ex STENA SEALYNX II -96 (3.989 BRZ/Bj. 1994) ging im Juni 2005 an Balearia, die es in JAUME 1 umbenannten und ab Anfang Juli zwischen Barcelona und Alcudia auf Mallorca einsetzen.

Fotos: Ton Grootenboer (links) und The Shipping Information Service (rechts)





Die für Limadet zwischen Nador und Almeria eingesetzte BENI ANSAR (12.046 BRZ/Bj. 1975) erhielt im letzten Winter statt der bisherigen roten Rumpfbemalung nun auch ein komplett weißes Outfit. Foto: Frank Lose

Ebenfalls zwischen Nador und Almeria verkehrt für Comanav die MISTRAL EXPRESS ex MISTRAL -05 ex ESTEREL -97 (20.220 BRZ/Bj. 1980). Das Schiff war im Frühjahr vom Ferrimaroc-Eigentümer Trasmediterranea an Comanav übergeben worden und erhielt den neuen Anstrich der Reederei. Außerdem fahren für Comanav in diesem Sommer die MARRAKECH und die OUZOUD ex PETER PAN im Tanger – Genua-Dienst. Die MARRAKECH EXPRESS ex SALAMIS STAR -05 ex DAME M -99 ex FERRY AKASHI -91 (14.015 BRZ/Bj. 1972) wird zwischen Sète und Tanger eingesetzt und die OUJDA verkehrt weiterhin im Sète – Nador-Dienst. Im Nador – Port Vendres-Dienst ist das Schiff das gleiche geblieben, allerdings wurde die NADOR ex AL SALAM 1 -ex PRIDE OF AL SALAM 1 -04 ex PRIDE OF CHERBOURG A -02 ex PRIDE OF CHERBOURG -02 ex PRIDE OF LE HAVRE -94 ex VIKING VALIANT -89 (14.760 BRZ/Bj. 1975) in MOGADOR umbenannt. Fotos: Frank Lose



Am Anleger in Alicante liegt hier die EL-DJAZAIR II. Das 20.214 BRZ große Schiff wurde am 24. Mai 2005 von der IZAR Werft in Sevilla an Algerie Ferries abgeliefert und verkehrt von den algerischen Häfen Bejaia, Skikda, Oran, Annaba und Algier nach Alicante oder Marseille. Neben den eigenen Schiffen, fahren für Algerie Ferries diesen Sommer die FANTAASIA ex LION KING -98 ex STENA NORDICA -96 ex TURELLA -88 (16.405 BRZ/Bj. 1979) und die SANTA CATHERINE I ex SCIROCCO -04 ex ROZEL -93 ex SCIROCCO -89 ex KEREN -86 ex ST. EDMUND -83 (11.177 BRZ/Bj. 1974). Foto: Frank Lose



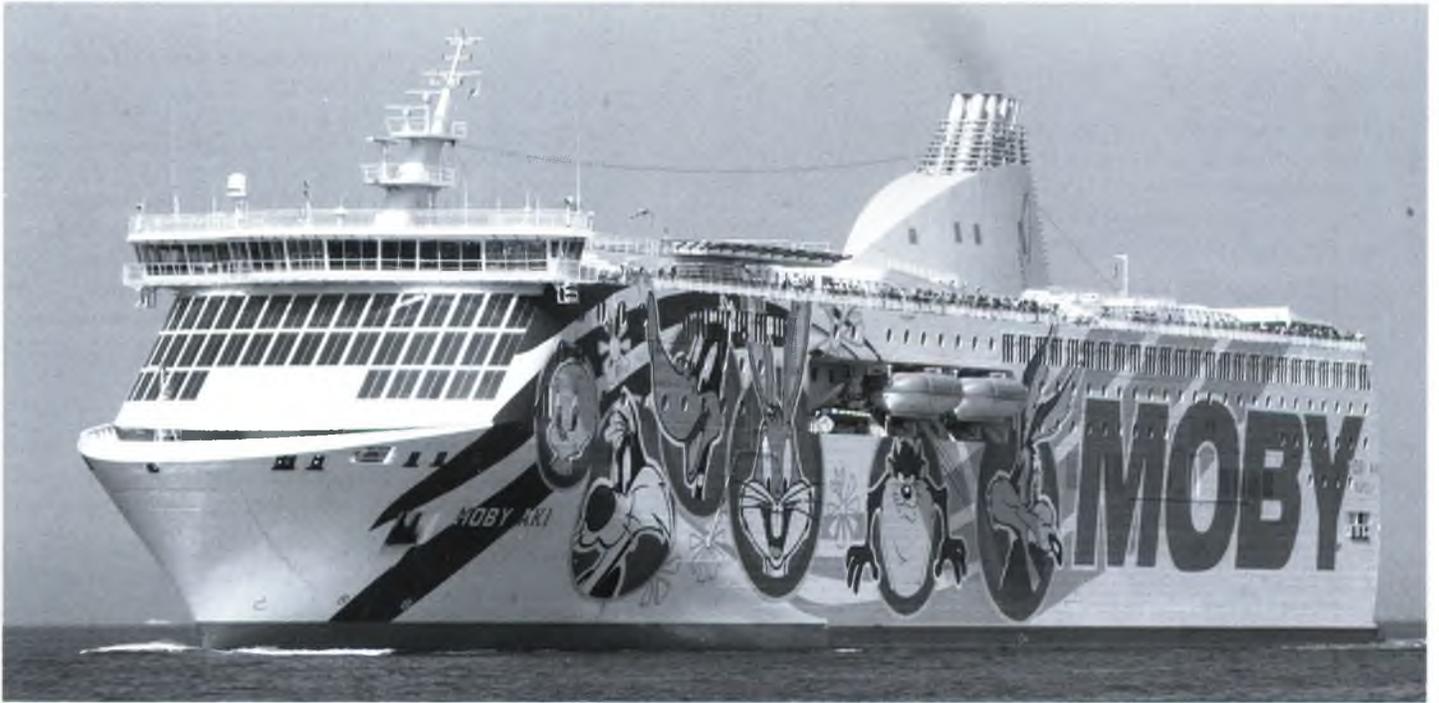
Auch bei Grimaldi Ferries gibt es ein neues Schiff. Seit dem 2. Mai 2005 verkehrt die EUROSTAR BARCELONA ex PROMETHEUS-04 (26.995 BRZ/Bj. 2001) zwischen Civitavecchia und Barcelona. Die Passagierkapazität wurde durch den Aufbau eines zusätzlichen Kabinendecks im Heckbereich und hinter der Brücke erheblich erweitert. Die EUROSTAR VALENCIA verkehrt seit dem 27. Januar 2005 im neuen Gemeinschaftsdienst von Grimaldi und Louis Dreyfus zwischen Civitavecchia und Toulon. Seit dem 19. Juni führt sie außerdem eine wöchentliche Rundreise von Civitavecchia nach Cagliari durch. Fotos: Frank Lose

unten: Die eigentlich für den Hellenic Seaways Frachtdienst von Korinth nach Porto Marghera vorgesehene OCEAN TRAILER ex KISO-04 (13.730 BRT/Bj. 1987) wurde kurzfristig an Grimaldi Lines verchartert und wird seit dem 4. Juni 2005 als Frachtfähre zwischen Genua und Barcelona eingesetzt.

Foto: Frank Heine

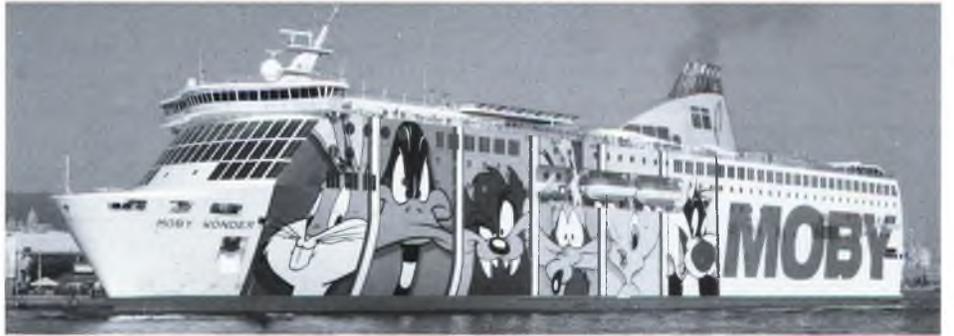


Wieder einmal ein neues Outfit für die PALAU ex COMMODORE -03 ex STENA PRINCE -99 ex LION PRINCE -98 ex EUROPAFÄRJAN I -87 ex STENA NORDICA -85 ex PRINCESSAN CHRISTINA -83 ex SAFE CHRISTINA -82 ex PRINCESSAN CHRISTINA -81 (8.893 BRZ/Bj. 1969). Nachdem das Schiff den Winter über für D&P Ferries zwischen Bari und Durres eingesetzt war, schaffte es die Reederei nicht, die dafür übergemalte Rumpfaufschrift wieder anzubringen. Foto: Frank Lose



Die MOBY AKI verkehrt seit dem 20. Mai 2005 zusammen mit der MOBY DREA zwischen Livorno und Olbia auf Sardinien. Die durch sie ersetzte MOBY FANTASY ex MANUEL SOTO -92 (13.284 BRZ/Bj. 1976) wird seit Juni 2005 zwischen Civitavecchia und Olbia eingesetzt. Auch die MOBY WONDER erhielt im letzten Winter die Looney Tunes Figuren auf den Rumpf gemalt.

Fotos: Frank Lose (oben) und Frank Heine (rechts)



Auch die zwischen Pozzuoli und der Insel Ischia eingesetzte BENITO BUONO ex HAMLET -03 (3.678 BRZ/Bj. 1968) erhielt jetzt die Aufschrift von Medmar. Zuvor hatte Traghetti Pozzuoli am Rumpf gestanden. Foto: Frank Heine

Die DOMIZIANA (12.523 BRZ/Bj. 1975) wurde bei Tirrenia durch Neubauten ersetzt und verkehrt seit 2004 für Adriatica zwischen Bari und Durres. Nachdem die italienische Traditionsreederei Adriatica di Navigazione, Venedig im letzten Jahr aufgelöst wurde und nun nur noch Tirrenia, Divisione Adriatica heißt führt nun die DOMIZIANA als bisher einziges Schiff das Tirrenia „T“ und die Adriatica-Schornsteinmarke, den Löwen von San Marco. Foto: Frank Heine





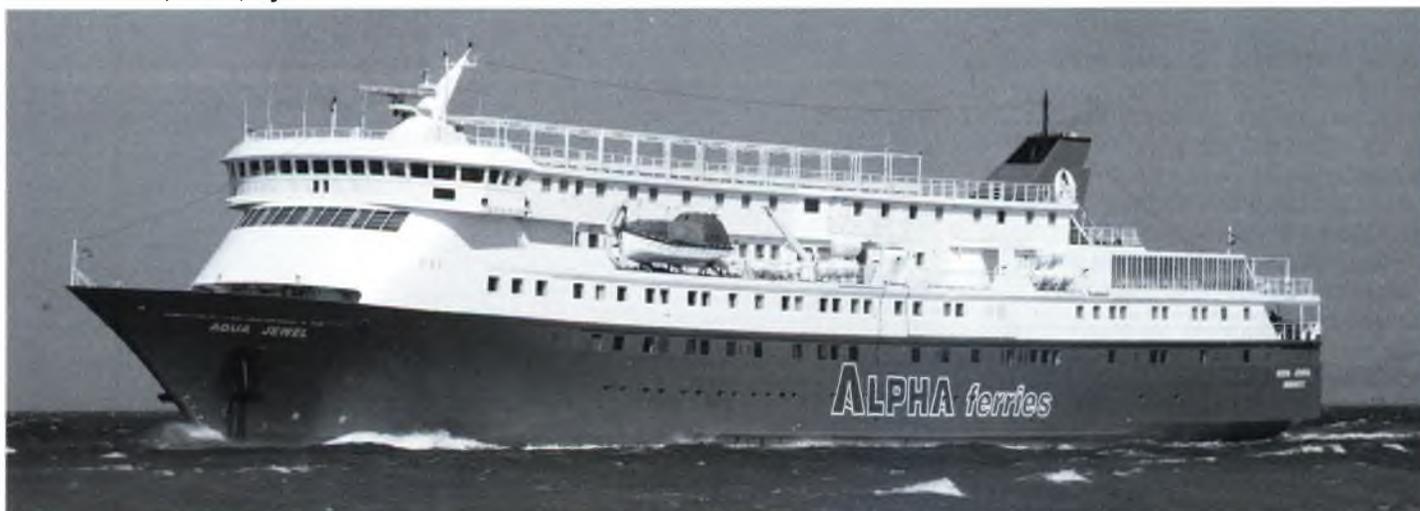
Die von Adriatica an Siremar übergebenen Schwesterschiffe PALLADIO, LAURANA und SANSOVINO wechselten im Frühjahr nach Sizilien. Zuvor waren sie schon im Siremar-Anstrich in der Adria eingesetzt worden. Die PALLADIO und LAURANA verkehren zwischen Milazzo, den Eolischen Inseln und Neapel, die SANSOVINO wird zwischen Porto Empedocle, Linosa und Lampedusa eingesetzt. Außerdem ist die Schnellfähre SCORPIO (11.347 BRZ/Bj. 1999) an Siremar verchartert und wird zwischen Milazzo, Lipari und Neapel eingesetzt.  
Foto: Dirk Stacheli

rechts: Die ZARA JET ex PESCARA JET -05 ex SEACAT DANMARK -04 ex SEACATAMARAN DANMARK -95 ex HOVER-SPEED BOULOGNE -93 ex HOVERSPEED BELGIUM -92 (3.003 BRZ/Bj. 1992) verkehrt für das Joint-Venture von SNAV und Hoverspeed zwischen Zadar in Kroatien und Ancona. Foto: Frank Heine  
unten: Die zuvor von Blue Ferries zwischen Patras, Kefalonia und Ithaca eingesetzte KEFALLONIA ex VENUS -05 (3.924 BRZ/Bj. 1975) wechselte im Oktober letzten Jahres an Strintzis Ferries und bleibt weiterhin unter gleichem Namen auf der gleichen Route im Einsatz.  
Foto: Frank Heine



unten: Die erst im August 2002 abgelieferte AQUA JEWEL ist im vergangenen Winter von 96 m auf 108,8 m verlängert worden. Das Schiff verkehrt für Alpha Ferries zwischen Rafina und den Inseln Andros, Tinos, Mykonos und Naxos. Foto: Frank Heine

Ebenfalls zu den Inseln Argostoli und Kephallonia eingesetzt wird von Tyrogalas Shipping die IONIAN STAR ex SEA WORLD EXPRESS FERRY -03 ex KUKJAE EXPRESS FERRY NO. 2 -99 ex NIIHAMA 2 -94 (3.622 BRZ/Bj. 1984). Das Schiff verkehrt allerdings vom kleinen Hafen Killini aus. Foto: Frank Heine





Den größten Teil der Sommersaison haben die beiden neuen Adria-Fähren IONIAN KING ex FERRY LAVENDER -05 (19.904 BRT/Bj. 1991) und IONIAN QUEEN ex IONIAN GLORY -05 ex NEW AKASHIA -04 (30.708 BRT/Bj. 1988) verpasst. Die Schiffe sind Ende letzten Jahres von Shin-Nihonkai Ferry aus Japan angekauft worden. Sie gehören übrigens nicht beide Agoudimos Lines, sondern die IONIAN QUEEN wird von Endeavor Shipping betrieben, deren Eigentümer Tzanetetos heißt. Eigentlich sollten beide schon seit dem 20. Juli zwischen Patras, Igoumenitsa und Bari verkehren. Mitte August waren sie aber noch immer in der Umbauwerft in Perama.  
Foto: Frank Heine

Auch die Saronicos-Schiffe erhielten im Winter den Hellenic Seaways Anstrich. Das Foto zeigt die NEFELI ex MUKOGAWA -99 (3.756 BRT/Bj. 1990) auslaufend Piräus. Foto: Frank Heine



Die PHIVOS ex PUNTA EUROPA -04 (3.717 BRT/Bj. 1980) wird nach umfassender Modernisierung seit dem 8. Juli 2005 von Nova Ferries zwischen Piräus, Aegina, Poros, und Methana eingesetzt. Das Schwesterschiff ATHINA ex BAHIA DE CEUTA -04 soll in Kürze folgen.  
Foto: Frank Heine

Nicht mehr im Einsatz sind die beiden NEL-Lines Schnellfähren AELOS EXPRESS (3.536 BRZ/Bj. 2000) und AELOS EXPRESS II (5.364 BRZ/Bj. 2001). Aufgrund der hohen Bunkerkosten sind die beiden Schiffe nicht mehr kostendeckend einzusetzen und daher in Lavrion aufgelegt.

Foto: Ton Grootenboer





C-Link Ferries, betrieben von A.K. Ventouris, war bisher nur mit kleineren, konventionellen Schiffen im Einsatz und kaufte im Frühjahr von SNCM die beiden Schnellfähren NGV ASCO (4.934 BRZ/Bj. 1996) und NGV ALISO (4.934 BRZ/Bj. 1996). Umbenannt wurden sie in PANAGIA PAROU und PANAGIA THALASSINI. Die „Parou“ verkehrt einmal täglich im Lavrion - Paros - Naxos - Piräus - Paros - Naxos - Lavrion-Dienst und die „Thalassini“ wird von Heraklion aus über Santorini und los nach Piräus eingesetzt. Das Foto zeigt die beiden Schwesterschiffe in Piräus. Foto: Ton Grootenboer



links: Ein weiteres Hoverspeed-Schiff im Mittelmeer ist die SPEEDRUNNER 1 ex EMERAUDE GB -05 ex HOVERSPEED GREAT BRITAIN -04 (3.003 BRZ/Bj. 1990). Das Schiff verkehrt für Aegean Speed Lines seit dem 19. Mai 2005 zwischen Piräus, Serifos, Sifnos und Milos. Foto: Frank Heine

unten: Ein Bild fast wie aus alten Sealink-Zeiten: Die EXPRESS APHRODITE ex STENA ADVENTURER -97 ex STENA HIBERNIA -96 ex ST. COLUMBA -91 (11.690 BRZ/Bj. 1977) im neuen, dunklen Hellenic Seaways-Anstrich auslaufend Piräus. Foto: Ton Grootenboer



Der Neubau HIGHSPEED 5 wurde am 17. Juli 2005 von Austal Ships an Hellenic Seaways abgeliefert und absolvierte am 4. August 2005 die Jungferreise. Das mit 5.145 BRZ vermessene Schiff ist 85,00 m lang und kann 809 Passagiere und 154 PKW befördern. Foto: Frank Heine



Die eigentlich schon 2004 als verschrotet gemeldete SATURNUS ex EUROPA II - 91 ex ATLAS III -87 ex RAED B. -83 ex SCANDINAVIA -80 (8.739 BRZ/Bj. 1974) ist wieder da. Im Frühjahr tauchte das Schiff auf einmal als GREENFIELD in Piräus auf, bis dahin hatte das Schiff in Astakos aufgelegt. Geplant ist der Einsatz als RoRo im Dienst zu den Dodekanesen für Tsirikos Lines. Foto: Frank Heine



Der in den letzten Jahren durch eine Vielzahl an Reedereien geprägte Brindisi – Cesme-Dienst hat sich erheblich konsolidiert. Hier verkehren weiterhin die CESME ex KING OF SCANDINAVIA und die CAPTAIN ZAMAN ex EL GRECO. Sanlines haben allerdings ihr Schiff umbenannt. Die SANCAK-S ex ISTANBUL S -05 ex TORRES -04 ex STAFFETTA MEDITERRANEA -88 (18.702 BRZ/Bj. 1979) hat außer dem neuen Namen nun auch einen knallroten Rumpfanstrich bekommen.

Foto: Frank Heine

Für Eintages-Kreuzfahrten zwischen den Ionischen Inseln Zakynthos, Kefallonia und Ithaca soll zukünftig die OKEANIS ex KALLISTI -05 ex METHODIA II -97 ex VENTOURIS -95 ex ERGINA -95 ex

KIMOLOS -93 ex FREE ENTERPRISE I -80 ex FREE ENTERPRISE -65 (3.881 BRZ/Bj. 1962) eingesetzt werden. Seit 1997 ist das Schiff nicht mehr im Fährdienst, sondern ausschließlich für Kreuzfahrten im Einsatz. Bis 2004 waren es Fahrten von Kreta zur Insel Santorini, im letzten Jahr war das Schiff für SeaDreams von Rhodos aus unterwegs. Foto: Ton Grootenboer



## Ein Überblick über die Geschichte der japanischen Langstreckenfähren

# Fähren in Japan

von Tsuyoshi Ishiyama

*Für Japan war die Schifffahrt immer wichtig. Das Land besteht aus vier großen Inseln, die die Namen Hokkaido, Honshu, Shikoku und Kyushu tragen, außerdem gibt es eine Vielzahl kleinerer Inseln, die alle untereinander mit Schiffen verbunden werden. 1884 gab es die ersten modernen Eisenbahnfährschiffe in japanischen Gewässern. Die Hauptstrecken waren die 167 Kilometer lange Chikaku Route von Wakkanai nach Otomari (jetzt Korsakov), die 113 km lange Seikan-Strecke von Aomori nach Hakodate, die nur 20,7 km lange Uno – Takamatsu-Route und die Kampo Strecke (226 km lang), Shimonoseki mit Pusan verband. Die letztere nach Pusan im heutigen Südkorea war dabei die wichtigste. Korea war nach dem Chinesisch-Japanischen Krieg 1894/95 japanisches Protektorat.*

Vor dem Zweiten Weltkrieg, als Japan noch große Teile Asiens beherrschte, gab es vielen Schiffslinien zwischen dem Asiatischen Kontinent und Japan, diese wurden Kolonial-Routen genannt. Außerdem gab es Passagierdienste mit den Linern von N.Y.K. (Nippon Yusen Kaisha) und Osaka Shosen Kaisha (heute Mitsui O.S.K. Line) und anderen Gesellschaften nach Nord- und Südamerika, nach Afrika und Europa.

Nach dem Krieg, die Japanische Handelsflotte war so gut wie nicht mehr existent, wurde nahezu alle Liniendienste eingestellt. Kolonien hatte das Land ja nun auch nicht mehr. Nur die Seikan und die Uko Fährstrecke wurden weiter betrieben. Natürlich gab es auch noch unbedeutendere Strecken zu entlegenen Inseln. Die ersten Autofähren des Landes waren die mit 43 BRT vermessenen DAIHACHI WAKATO MARU (oder WAKATO MARU NO. 8) und DAIKU WAKATO MARU (oder WAKATO MARU NO. 9) die seit März 1934 eingesetzt wurden, der Fährdienst wurde von Wakato Tosen (Wakato Ferry) betrieben und die Schiffe wurden zwischen Wakato und Wakamatsu im Norden Kyushus eingesetzt. Befördern konnten die Schiffe nur zwei LKW und vier PKW.

Das Land, das nach Ende des Zweiten Weltkrieges wirtschaftlich völlig am Boden lag, begann sich dann Anfang der fünfziger Jahre langsam wieder zu erholen. Nicht zuletzt durch Hilfe der Amerikaner, die im Korea-Krieg Truppen in Japan stationierten, die dort natürlich auch eine Menge Geld ausgaben.

So ging es dann auch mit der Schifffahrt wieder bergauf. Am 11. April 1954 wurde die erste Autofährverbindung zwischen dem Gebiet Hanshin, Häfen waren hier Osaka, Kobe und Honshu, nach Shikoku und der Insel Awaji aufgenommen. Bedient wurden hier zunächst zwei Strecken, die eine führte über die Strasse von Akashi und verband die Häfen Akashi (Honshu) und Iwaya auf der Insel Awaji, die andere verband Fukura auf Awaji mit Naruto auf Shikoku. Die Doppelendfähren ASAGIRI MARU (229 BRT) und das Schwesterschiff WAKASHIO MARU wurden hier eingesetzt. Betrieben

wurden die Fährdienste durch die örtlichen kommunalen Verwaltungen, später wurden die Linien durch JH (Japan Highway) übernommen.

### Der Beginn der Langstrecken-Autofähren (1968 – 1975)

In Japan werden Autofähren, die auf Strecken, die länger sind als 300 km, als „Langstrecken-Autofähren“ bezeichnet. Diese Bezeichnung hat nichts mit den Schiffen, sondern viel mehr mit der Historie zu tun. Die meisten Schiffe dieser Bezeichnung sind allerdings große Fährschiffe, die hauptsächlich dazu dienen Fracht von der Strasse auf die See zu verlagern. Dieses mittlerweile auch im Mittelmeer recht erfolgreiche Konzept unterscheidet die japanische Fährschifffahrt erheblich von der in Nordeuropa. Dort werden die Schiffe eingesetzt um Meerengen auf dem kürzesten Weg zu überqueren. Die japanischen Schiffe verkehren hauptsächlich entlang der Küste.

In den sechziger Jahren entwickelte sich die Automobil-, Schiffbau- und Stahlindustrie in sehr schnellem Tempo. Schon 1968 hatte Japan nach den USA das größte Brutto-Sozialprodukt der westlichen Länder. Aber die Infrastruktur, besonders das Straßennetz war in Japan völlig unterentwickelt und konnte die nun wachsenden Verkehrsströme nicht aufnehmen. Durch diese Umstände hervorgerufen, beschäftigte sich ein Mann mit dem Transport von LKW von Kobe nach Kokura auf dem Seeweg. Dieser Mann war Hoshu Iritani,

der Präsident von Kanko Kisen. Er plante eine „Autobahn zur See“ und wollte Autofähren zur Entlastung der Strassen einsetzen. Bisher gab es in Japan nur Fährschiffe, die zwischen den Hauptinseln und entlegeneren Eilanden eingesetzt wurden, um diese zu versorgen. Die Idee des Transportes von rollender Fracht parallel zur Küste war einzigartig und sehr kreativ. Niemand, abgesehen natürlich von Iritani, glaubte, das dieses Konzept zum Erfolg führen könnte. Am 10. August 1968 nahm der Neubau FERRY HANKYU (4.979 BRT) dann den Fährdienst von Kobe auf Honshu nach Kokura auf Kyushu für Hankyu Ferry auf und die Geschichte der Langstrecken-Fähren begann. Im November des Jahres folgte mit der 5.011 BRZ großen DAIROKU HANKYU (oder HANKYU NO. 6) ein zweites Schiff und die Reederei konnte nun eine tägliche Abfahrt in jede Richtung anbieten. Entgegen der Erwartung vieler, wurde dieser Fährdienst sehr gut von den LKW-Fahrern angenommen und in kürzester Zeit ein großer Erfolg.

Schnell nach dem Erfolg von Hankyu Ferry gründete Hoshu Iritani im Juni 1969 Shin Nihonkai Ferry. Im August 1970 eröffnete diese Reederei mit der SUZURAN MARU (9.053 BRT) eine neuen Fährlinie zwischen Otaru (Hokkaido) und Tsuruga/Maizuru (Honshu). Die SUZURAN MARU hatte eine etwas merkwürdig aussehende Halbkugel auf dem Vorschiff montiert. Dieses geschah, um das Schiff widerstandsfähig gegen die



Die FERRY HANKYU war 1968 die erste Langstreckenfähre in Japan. Heute fährt das Schiff als PALLADA im Schwarzen Meer.



Die 1973 für Shin Nihonkai Ferry gebaute FERRY AKASHIA hat genau wie die im Text beschriebene SUZURAN MARU eine Kuppel über dem Vorschiff montiert. Dieses Schiff verkehrte bis 1988 zwischen Tsuruga und Otaru. Foto: Sammlung Arnold Kludas

schwere See im Nihonkai (Japanisches Meer) zu machen und das Schiff wurde als „Umi No Shinkansen“ (Schnellzug auf dem Meer) bezeichnet. Obwohl sie das größte Fährschiff in Japan war, hatte sie wenig Platz für Passagiere, das Hauptaugenmerk lag ganz eindeutig bei der rollenden Fracht. Später wurde die Gesellschaft Shin Nihonkai Ferry die größte Fährreederei Japans.

Zur gleichen Zeit, im Juni 1969, gründete der energiegeladene Iritani auch die Reederei Kampo Ferry in Shimonoseki. Im Juni 1970 eröffnete diese Reederei dann die erste internationale Fährstrecke Japans. Man verkehrte mit der FERRY KAMPU (3.875 BRT) zwischen Shimonoseki in Japan und Pusan in Südkorea. Diese internationale Strecke wurde gemeinsam von der oben erwähnten

nach kurzer Zeit wieder aufgeben. Dieses waren:

Central Ferry, Kawasaki – Osaka – Kobe-Dienst, 1971 – 1972

Hiroshima Green Ferry, Hiroshima – Osaka-Dienst, 1972 – 1982

Fuji Ferry, Matasusaka – Tokio-Dienst, 1974 – 1979

Mittlerweile gab es Gesellschaften, die Luxusfähren für Passagiere einsetzten. Viele japanische Schiffe wurden in den siebziger Jahren gebaut und verkehren noch heute in Griechenland, dem Persischen Golf und zwischen den Inseln der Philippinen. Um 1975 war der Aufbau des Fährnetzes in Japan abgeschlossen aber nach der Ölkrise 1973



Die FERRY KAMPU eröffnete 1970 die internationale Fährstrecke von Shimonoseki nach Pusan in Südkorea. Foto: Sammlung Arnold Kludas

Kampo Ferry und der Südkoreanischen Gesellschaft Pukwan Ferry betrieben. Kurze Zeit später wurden die Gesellschaften Iritanis unter dem Dach von SHK Line zusammengeführt. Jede Gesellschaft behielt allerdings weiterhin ihren Namen.

Nach dem Erfolg von Hoshu Iritani gab es viele Nachahmer und viele Gesellschaften stiegen in das Geschäft mit den Autofähren ein und eine Vielzahl von neuen Schiffen wurde gebaut und neue Fährstrecken wurden eröffnet. Die meisten Newcomer kopierten das Konzept „Autobahn zur See“. Dieses war natürlich nicht auf allen Strecken geeignet und einige Reedereien mussten



hatte die Industrie schwere Zeiten zu überstehen.

### Langer und kalter Winter (1976 – 1985)

Wie bereits oben erwähnt verkehrten die meisten japanischen Fährschiffe für Fracht, aber mittlerweile gab es auch einige Reedereien, die sich auf den Transport von Passagieren konzentriert hatten. Dieses waren in erster Linie die Gesellschaften Nippon Car Ferry (Kawasaki – Hyuga-Dienst), die mit den Schiffen PHENIX (5.954 BRT/Bj. 1971), SAINT PAULIA (5.960 BRT/Bj. 1971) und BOUGAINVILLEA (5.964 BRT/Bj. 1971), Kansai Kosen, die mit der YUFU (3.360 BRT/Bj. 1971) und der MAYA (3.229 BRT/Bj. 1971) zwischen Osaka, Kobe, Imabari, Matsuyama und Beppu verkehrten. Terukuni Yusen setzte die QUEEN CORAL (6.430 BRT/Bj. 1972) zwischen Kagoshima und den Inseln Amami, Tokunoshima und Okinoerabu ein. Außerdem gab noch Nihon Kosoku Ferry, die mit den „Sun Flower“-Schwestern verkehrten. Über diese Reederei wird weiter unten ausführlich berichtet.

Nach der Ölkrise von 1973 stiegen die Bunkerpreise in gewaltige Höhe und in der folgenden Depression blieben die Touristen aus. Hierdurch wurden hauptsächlich die Reedereien, die sogenannte Luxus-Passagierfährdienste betrieben im höchsten Maß getroffen. 1976 plante Kagoshima Shosen aus Kagoshima den Einsatz einer Luxusfähre zwischen Kagoshima und Kobe, aber aus den oben erwähnten Gründen konnte das Projekt nicht realisiert werden. Nach und nach verschwanden die Luxusfähren aus Japan und wurden durch heute als RoPax-Fähren bezeichnete Schiffe ersetzt. Dieses waren dann zum Beispiel die NEW SUZURAN (16.250 BRT/Bj. 1979) und die NEW YUKARI (16.239 BRT/Bj. 1979) von Shin Nihonkai Ferry. Hankyu Ferry setzte die NEW YAMATO (11.919 BRT/Bj. 1983) und die NEW MIYAKO (11.914 BRT/Bj. 1984) ein.

unten: Das Äußere der PEGASUS (7.167 BRZ/Bj. 1973) deutet schon auf den Haupteinsatz des Schiffes, der Beförderung von Fracht, hin. Gebaut wurde sie für Taiyo Ferry K.K. für den Tokio - Kanda-Dienst. Heute verkehrt das Schiff zwischen Piräus und Chania auf Kreta. Foto: Archiv Frank Lose

Als klassisches Beispiel für die japanische Fährschiffahrt soll hier nun die Geschichte der „Sun Flower“-Schwestern erzählt werden. Die „Sanfurawaa“ (Sonnenblume)-Schiffe waren Luxus-Fährschiffe, die erfüllte Träume von Kijiro Nakagawa, dem Schifffahrtskönig von Kyushu und dem Präsidenten der Terukuni Gruppe waren. Zwischen 1972 und 1974 wurden fünf Schiffe gebaut und von Nihon Kosoku Ferry eingesetzt.

Das erste Schiff, die SUN FLOWER (11.312 BRT) wurde am 18. Januar 1972 von Kawasaki Heavy Industries in Kobe fertig gestellt und konnte am 1. Februar 1972 seine Jungferntour im Fährdienst zwischen Nagoya (Honshu), Kochi (Shikoku) und Kagoshima (Kyushu) absolvieren. Das Schwesterschiff, die SUN FLOWER 2 (11.314 BRT) wurde im Mai 1972 auf der gleichen Strecke eingesetzt. Die Schiffe waren 185 m lang und 24 m breit, befördern konnten sie 1.124 Passagiere und 208 PKW. Sie waren zu diesem Zeitpunkt die größten Fährschiffe in Japan und boten einige Unterhaltungsmöglichkeiten für die Passagiere an. Sie verfügten über Restaurants, Grills, Lounges, Tanzsäle, Bars, Diskotheken, Bäder, Kneipen usw. Besonders eindrucksvoll war der Anstrich der Schiffe, auf dem Rumpf war eine riesengroße, rote Sonne aufgemalt. Das Wort „Sun Flower“ wurde binnen kürzester Zeit ein Synonym für Autofahren in Japan. Das zweite Schiff sollte eigentlich SANRAIZU (Sonnenaufgang) heißen, wurde dann aber als SUN FLOWER 2 in Dienst gestellt.

Am 3. März wurde das dritte Schiff, die SUN FLOWER 5 (12.711 BRZ) von der Kurushima Dock Onishi Werft fertig gestellt und kurz darauf zwischen Tokio (Honshu), Nachikatsuura (Honshu) und Kochi (Shikoku) eingesetzt. Am 25. Juni wurde das vierte Schiff, die SUN FLOWER 8 (12.759 BRT) abgeliefert und auf der gleichen Strecke eingesetzt. Diese beiden Schwesterschiffe boten einigen Luxus mehr, als die beiden älteren Schiffe. Am 9. September wurde von der gleichen Werft die noch luxuriösere SUN FLOWER 11 (13.599 BRT) abgeliefert. Das Schiff wurde zwischen Osaka auf Honshu und Kagoshima auf Kyushu eingesetzt und hatte mit seinen zwei hintereinander angeordneten Schornsteinen die Silhouette eines Ocean-Liners.



Die 1972 abgelieferte SUN FLOWER läutete eine neue Ära bei den Passagierfähren in Japan ein. Foto: Sammlung Arnold Kludas

Die Ölkrise machte natürlich auch den Sun Flower-Schiffen erheblich zu schaffen. Am 2. September 1975 ging die Muttergesellschaft Terukuni Kaiun in Konkurs und die Nihon Kosoku Ferry befand sich in Gefahr ebenfalls in den Schwierigkeiten des Konzerns unterzugehen. Im September 1974 wurde die SUN FLOWER aufgelegt und kurz darauf verkauft. Im September 1974 verkaufte man die SUN FLOWER 11 an Kurushima Dock und die Reederei charterte das Schiff zurück um den Fährdienst aufrecht erhalten zu können. Im Oktober 1976 wurde die SUN FLOWER 2 aufgelegt. Zwei später wurde dann dieses Schiff zusammen mit der SUN FLOWER an Taiyo Ferry verkauft und zwischen Osaka (Honshu) und Kanda auf Kyushu eingesetzt. Die „5“ und „8“ wurden weiterhin zwischen Nagoya, Kochi und Kagoshima eingesetzt, die „11“ verkehrte weiter im Fährdienst zwischen Osaka und Kagoshima. Aber die Reederei hatte weiter mit Problemen zu kämpfen. Im April 1978 musste die „5“ aufgelegt und der Fährdienst zwischen Nagoya, Kochi und Kagoshima eingestellt werden. Erst im Dezember 1979

wurde die „5“ wieder eingesetzt, jetzt aber zwischen Osaka, Shibushi und Kagoshima. Im Februar 1984 wurden die „5“ und „8“ schließlich an Kurushima Dock verkauft und zurückgechartert.

Währenddessen hatten Taiyo Ferry die SUN FLOWER und die SUN FLOWER 2 mit Kansai Kisen gegen die FERRY KOGANE MARU ex ARGO und FERRY NISHIKI MARU ex ORION getauscht. Kansai Kisen verkaufte die beiden Schiffe ebenfalls an Kurushima Dock und charterte sie zurück, um die Schwestern zwischen Osaka, Kobe und Beppu einzusetzen. Nun gehörten alle Schiffe der Klasse Kurushima Dock.

Die Probleme gingen allerdings weiter als auch Kurushima Dock in Konkurs ging. Im Januar 1990 kaufte Nihon Enkai Ferry die „8“ und auch die Fährlinie Tokio – Nachikatsuura – Kochi von Nihon Kosoku Ferry. Im November wurden dann auch die „5“ und „11“ sowie die Osaka – Kagoshima-Route angekauft. Damit existierte Nihon Kosoku Ferry nicht mehr. Nihon Enkai Ferry firmierte nun als Blue Highway Line und auch die Namen der Schiffe wurden geän-

Die SUN FLOWER 11 ähnelt mit ihren zwei Schornsteinen einem Ocean-Liner. Foto: Y. Fukawa





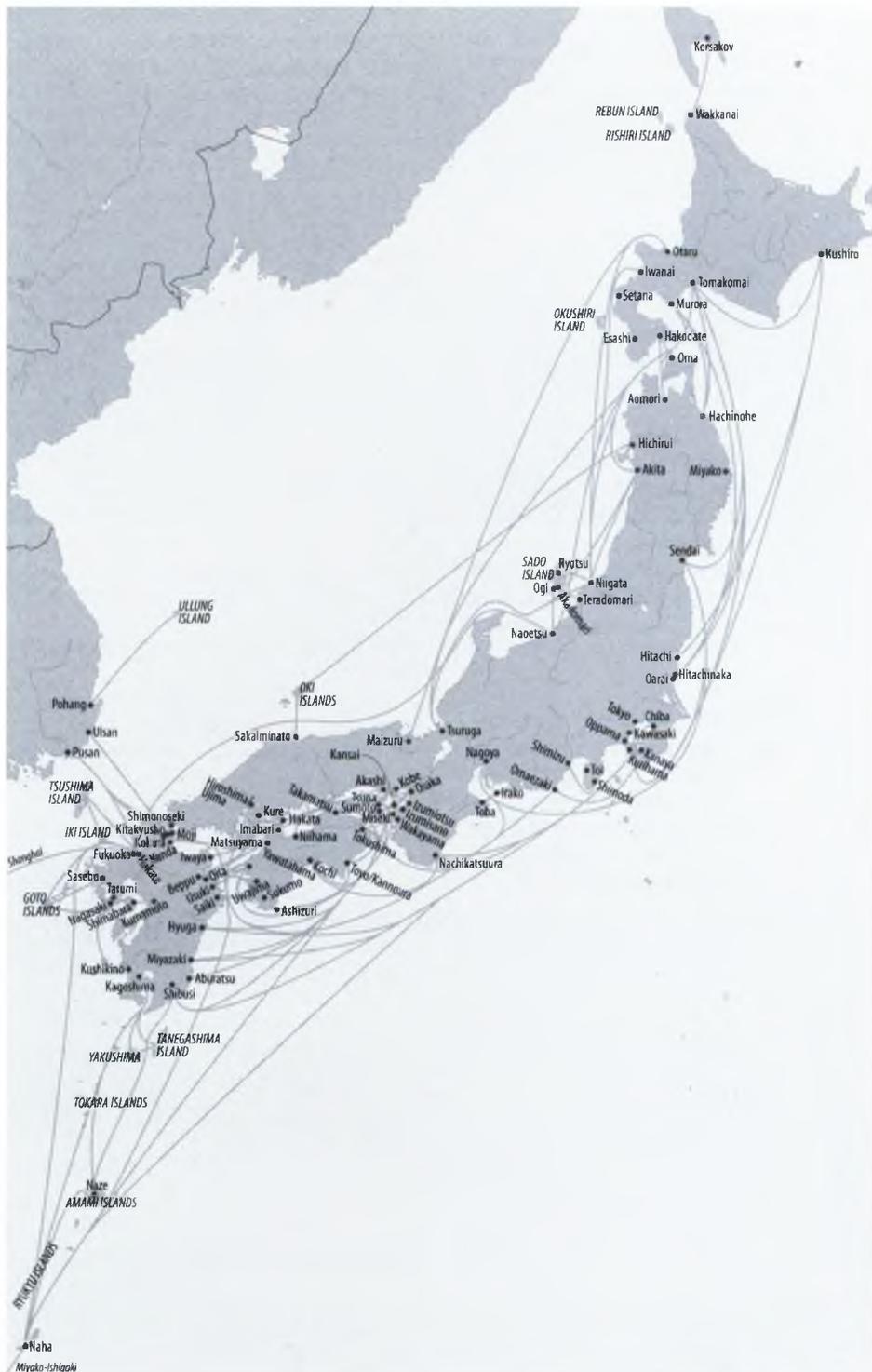
Die NEW MIYAKO (11.914 BRT/Bj. 1983) verkehrte bis 1996 für Hankyu Ferry zwischen Kokura und Izumioso. Foto: Archiv Frank Lose

dert. Aus der SUN FLOWER 5 wurde SUN FLOWER OSAKA, aus der „8“ die SUN FLOWER TOSA und die „11“ erhielt den neuen Namen SUN FLOWER SATSUMA. Tosa ist übrigens ein alter Name für Kochi. Kansai Kisen kaufte dann die SUN FLOWER und die „2“ von Kurushima Kosan zurück. 1993 verkaufte Blue Highway Line die „5“ und die „11“ nach den Philippinen, dorthin wurde 1997 auch die „8“ und 1998 die SUN FLOWER verkauft. Damit hatten nun alle Schiffe dieser Klasse Japan verlassen. Blue Highway Line wurde in Shosen Mitsui Ferry und Blue Highway Line Nishi Nihon geteilt. Diese beiden Gesellschaften und auch Kansai Kisen gaben ihren Schiffen SUN FLOWER + „etwas-Namen“. Die luxuriösen Sun Flower-Schiffe verschwanden - aber zumindest der Name blieb in Japan erhalten.

**Der rosige Aufschwung (1986 – 1995)**

Ende 1985 stieg der Kurs des japanischen Yen erheblich und auf der anderen Seite fielen die Ölpreise. Dieses traf die Schiffbauindustrie hart, die Japanischen Werften waren zuvor die größten der Welt gewesen. Die restliche japanische Wirtschaft begann allerdings wieder zu wachsen. Die nun folgende Krise der Werften führte dazu, dass die Fährreedereien nun günstig an neue Schiffe kamen, der Bevölkerung ging es besser und man unternahm wieder mehr Reisen. 1989 wurden dann auch die ersten Kreuzfahrtschiffe, wie z.B. die FUJI MARU und die OCEANIC GRACE gebaut. Außerdem entwickelte sich eine Vielzahl von Freizeitmöglichkeiten für die Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund wurden nun auch die sogenannten Kreuzfahrt-Fähren in Japan gebaut. Viele der alten Schiffe aus den siebziger Jahren wurden nach Griechenland und zu den Philippinen verkauft. Die erste Fähre, die man nach Viking - oder Silja Line Muster als Kreuzfahrtfähre bezeichnen konnte, war die WHITE SANPO 2 (10.281 BRT/Bj. 1981), die zwischen Matsuyama, Imbari und Kobe eingesetzt wurde. Sie war für ein in der Seto Naikai (Inlandsee) eingesetztes Schiff sehr luxuriös. Bei den Langstreckenfähren gab es neue Luxusfähren für die Reedereien Shin

Nihonkai Ferry und Taiheiyo Ferry. Die Schiffe verfügten allesamt über sehr gut ausgestattete Passagierkabinen und eine Vielzahl von Möglichkeiten die Passagiere an Bord zu unterhalten. Sie hatten mit den ursprünglich eingesetzten Frachtern keinerlei Ähnlichkeit mehr. Dieses waren u.a. die für Shin Nihonkai Ferry eingesetzten NEW HAMANASU, NEW SHIRAYURI, NEW AKASHIA, FERRY LAVENDER, FERRY AZALEA und FERRY SHIRAKABA. Taiheiyo Ferry setzte mit den Schwesterschiffen KISO, KITAKAMI und ISHIKARI drei Luxusfähren ein, die in Japan als „Silja Line Japans“ bezeichnet wurden. Vertreter der Reederei waren oft in Skandinavien gewesen, um sich



Diese Karte mit den Fährlinien Japans zeigt deutlich den Verlauf der Strecken entlang der Küsten. Mit freundlicher Genehmigung von ShipPax Information, Halmstad aus Statistics 05.

dort einiges abzuschauen. Andere Luxusfähren waren die SABRINA (12.521 BRT/Bj. 1990) und die BLUE ZEPHYR (12.500 BRT/Bj. 1995), die CRUISE FERRY HIRYU (16.494 BRT/Bj. 1995) und CRUISE FERRY HIRYU 21 (14.700 BRT/Bj. 1996) von Arimura Sangyo aus Okinawa. Alle diese Schiffe waren hauptsächlich auf die Beförderung von Passagieren ausgerichtet. Die Japaner, die nach dem zerstörerischen Zweiten Weltkrieg wie die Ameisen gearbeitet hatten, um ihr Land wieder aufzubauen, waren nun in der Lage ihr Leben in einigem Wohlstand zu genießen. Doch nicht für lange, mit dem Börsencrash 1991 ging es der Wirtschaft wieder schlechter und auch die Fährgesellschaften bekamen erneut Probleme.



Seit dem 9. Januar 2005 verkehrt die wohl luxuriöseste Fähre Japans, die KISO, für Taiheiyo Ferry zwischen Nagoya, Sendai und Tomakomai. Das Schiff ist mit 15.795 BRT vermessen, 199,9 m lang und kann 800 Passagiere in Kabinen befördern. Für Fracht stehen auf 3 Decks 2.239 Spurmeter zur Verfügung. Foto: Archiv Frank Lose



Die NEW RAINBOW BELL ist der genaue Gegensatz zur neuen KISO. Das Schiff ist nahezu eine reine Frachtfähre und verkehrt für Kyu-Etsu Ferry im Muroran - Naoetsu - Hakata-Dienst. Sie ersetzte die erst 1996 gebaute Passagierfähre RAINBOW BELL (13.597 BRT). Foto: Tsuyoshi Ishiyama

unten: Die für Shin Nihonkai Ferry zwischen Otaru und Niigata eingesetzte LILAC bietet Unterkünfte für 892 Passagiere. Das Hauptaugenmerk liegt allerdings beim Transport von Fracht. Hierfür stehen 1.460 Spurmeter zur Verfügung. Foto: Tsuyoshi Ishiyama

#### Zwei Trends in der Depression (1996 – 2005)

Durch die erneute Depression der japanischen Wirtschaft ging auch das Passagier- und Frachtvolumen der Reedereien zurück. Um die Wirtschaft zu stärken, stellte die Regierung viele wirtschaftliche Einschränkungen ein, u.a. mussten die Fährreederei sich nun dem Wettbewerb stellen. Vorher hatte

die Regierung Konzessionen für die einzelnen Strecken vergeben und Wettbewerb war damit ein Fremdwort. Außerdem kamen 1996 auch die ersten Billig-Fluggesellschaften in Japan auf. Da sich diese aber einen heftigen Kampf mit den traditionellen Fluggesellschaften leisteten, waren sie zum Glück keine Gefahr für die Fähren. Heute sind die Wettbewerber der Fähren, die Reedereien die Ro/Ro-Frachter oder normale Frachtschiffe betreiben. Man kann zwei interessante Entwicklungen beobachten:

Zum einen gaben die Reedereien den Versuch auf, Passagiere von den Fluggesellschaften und den Eisenbahnen auf die Schiffe zu bekommen. Ocean Tokyu Ferry, die auf der 1.173 km langen Verbindung zwischen Tokio – Toksuhima – Kita Kyushu verkehren, haben die einfachen Fährschiffe OCEAN NORTH (11.114 BRT/Bj. 1996) und OCEAN SOUTH (11.114 BRT/Bj. 1996). Die Passagierkapazität wurde ebenso wie die Zahl der Besatzung drastisch nach unten gesetzt. Die Schiffe können lediglich 148 Passagiere befördern und haben nur 22 Personen Besatzung. Anstelle von Restaurants gibt es hier nur Automaten und keine richtigen Menüs. Auch Kinkai Yusen (jetzt Kinkai Yusen Butsuryu) die zwischen Tokio und Kushiro verkehren, haben den Passagier-



dienst eingestellt und 1999 auf Frachtfähren umgestellt.

Zum anderen setzt man verstärkt Luxus-Superfähren ein. Zwischen 2002 und 2004 hat Shin Nihonkai Ferries mit der LILAC, YUUKARI, HAMANASU und AKASHIA vier Schiffe in Dienst gestellt, die teilweise sogar über Kabinen mit Balkonen verfügen. Sie sind allerdings nicht mit den Luxusfähren der siebziger Jahre vergleichbar. Die Einnahmen kommen bei den Neubauten hauptsächlich vom Frachttransport. Besonders die 32 Knoten schnellen HAMANASU und AKASHIA, die für die 1.061 km lange Stre-

cke zwischen Maizuru und Otaru nur 20 Stunden benötigen, sind deutlich rentabler zu betreiben als eine Vielzahl von langsameren Frachtfähren. Außerdem ziehen die Schiffe durch ihre luxuriösen Unterkünfte viele Passagiere an. Im Januar 2005 setzte Taiheiyo Ferry mit der KISO ein weiteres Luxusfährschiff ein.

Heute setzt die japanische Regierung auf das System „Modal Shift“. Das heißt LKW sollen per Fähre oder Eisenbahn an ihr Ziel gebracht werden, um die globale Erwärmung zu mindern. Vor vierzig Jahren entstanden die japanischen Langstrecken-Fähren um die

überfüllten Strassen zu entlassen, heute werden sie zum Umweltschutz eingesetzt. Mit dem neuen Ziel kommen die Fähren nun wieder an die Öffentlichkeit.

The team of FERRIES wants to thank Tsuyoshi Ishiyama for writing this fascinating article about the Japanese „Long Haul Car Ferries“ which allows us to give you an insight in ferry operations in a country on the other side of our world.

*Tsuyoshi-san, Yoku dekimashta! Domo arigato gozaimasu.*

### Japanische Langstrecken-Fähren (Stand Juli 2005)

Reederei	Strecke (Länge)	Schiff	Baujahr	BRT
Arimura Sangyo	Taiwan (Kaohsiung, Keelung)-Ishigaki-Miyako-Naha-Yoron-Osaka-Nagoya (3.563 km)	CRUISE FERRY HIRYU	1995	16.494
		CRUISE FERRY HIRYU 21	1996	17.400
Blue Highway Line Nishi Nihon	Shibushi - Osaka (580 km)	SUN FLOWER KIRISHIMA	1993	12.418
		SUN FLOWER SATSUMA	1993	12.415
Diamond Ferry (Ferry Sun Flower)	Oita-Matsuyama-Imabari-Kobe (420 km)	BLUE DIAMOND	1990	9.447
		FERRY DIAMOND	1986	9.023
		STAR DIAMOND	1991	9.463
Hankyu Ferry	Kita Kyushu - Kobe (454 km)	FERRY SETTSU	1995	15.188
		FERRY SUO	1996	15.188
	Kita Kyushu (Shin Moji)-Izumitsu (458 km)	FERRY AKASHIA	1991	14.988
		FERRY NAGATO	1991	14.988
		TSUKUSHI	2003	13.353
		YAMATO	2003	13.353
Higashi Nihon Ferry/Kyuetsu Ferry	Muroran - Naoetsu - Fukuoka (1.578 km)	NEW RAINBOW BELL	2001	11.410
		NEW RAINBOW LOVE	2001	11.401
Higashi Nihon Ferry	Tomakomai - Oarai (758 km)	HESTIA	1993	13.539
Kansai Kisen (Ferry Sun Flower)	Beppu-Matsuyama-Kobe-Osaka (446 km)	SUN FLOWER COBALT	1998	9.245
		SUN FLOWER IVORY	1997	9.245
		SUN FLOWER KOGANE	1992	9.684
		SUN FLOWER NISHIKI	1992	9.684
Marix Line	Naha-Motobu-Yoron-Wadomari-Kametoku-Naze-Kagoshima (733 km)	QUEEN CORAL	1993	4.924
		QUEEN CORAL 8	1999	4.945
Marue Ferry (ehem. Oshima Unyu)	Naha-Yoron-Naze-Shibushi-Tokyo (1.745 km)	FERRY AKATSUKI	1992	6.412
	Naha-Yoron-Wadomari-Kametoku-Naze-Miyazaki-Osaka-Kobe (1.298 km)	FERRY NAMINIOUE	1994	6.586
		ARIAKE	1995	8.094
	Kita Kyushu (Shin Moji)-Osaka (458 km)	RYUKYU EXPRESS	2003	6.266
Meimon Taiyo Ferry		FERRY FUKUOKA 2	2002	9.730
		FERRY KITAKYUSHU	1992	9.345
		FERRY KYOTO 2	2002	9.730
		FERRY OSAKA	1992	9.347
Miyazaki Car Ferry	Miyazaki - Kaizuka (530 km)	FERRY HIMUKA	1996	13.597
		PHOENIX EXPRESS	1993	11.578
	Miyazaki - Osaka (505 km)	MIYAZAKI EXPRESS	1996	11.931
		OSAKA EXPRESS	1997	11.931
Ocean Tokyu Ferry	Kita Kyushu (Shin Moji)-Tokushima-Tokyo (1.163 km)	OCEAN EAST	1991	11.523
		OCEAN NORTH	1996	11.114
		OCEAN SOUTH	1996	11.114
		OCEAN WEST	1991	11.522
Ryukyu Kaiun	Naha - Fukuoka (Hakata) (948 km)	WAKANATSU OKINAWA	1991	8.052
Shin Nihonkai Ferry	Otaru - Maizuru/Tsuruga (1.061 km)	AKASHIA	2004	16.810
		HAMANASU	2004	16.810
	Otaru - Niigata (692 km)	LILAC	2002	18.225
		YUUKARI	2003	18.225
	Tomakomai - Akita - Niigata - Tsuruga (1.074 km)	FERRY AZALEA	1994	20.558
		FERRY SHIRAKABA	1994	20.552
	Tomakomai - Tsuruga (948 km)	SUISEN	1996	17.329
		SUZURAN	1996	17.345
	Tomakomai - Oarai (758 km)	SUN FLOWER MITO	1993	11.782
		SUN FLOWER SAPPORO	1998	13.645
		SUN FLOWER TSUKUBY	1998	12.325
Shuttle Highway Line	Yokosuka - Oita (874 km)	SHUTTLE OITA	1987	15.139
		SHUTTLE YOKOSUKA	1989	11.272
Taiheiyo Ferry	Tomakomai - Sendai - Nagoya (1.330 km)	ISHIKARI	1991	14.227
		KISO	2005	15.795
		KITAKAMI	1989	13.739

## Kanalfähren revisited

**BARLOVENTO und WAWEL**

von Kai Ortel

*Eigenerwechsel und Umbauten können Fährschiffen einen völlig neuen Charakter geben, so geschehen z. B. bei zwei bekannten Kanalfähren. Während aus der Nachtfähre VIKING VOYAGER eine Tagesfähre geworden ist, wandelte sich die als SCANDINAVIA gebaute FANTASIA gar von der Fracht- zur Tages- und zuletzt zur Nachtfähre*

**BARLOVENTO**

Ihre Townsend Thoresen-Zeiten liegen für die BARLOVENTO lange zurück, und auch was die Wetterbedingungen betrifft, könnte der Unterschied zu ihrem angestammten Einsatzgebiet im Ärmelkanal 2005 nicht größer sein. Strahlender Sonnenschein und Hitze im Sommer und Herbst sowie subtropisch schwül-feuchte Luft im Winter und Frühjahr kennzeichnen das Wetter auf den Kanarischen Inseln, wo die ehemalige VIKING VOYAGER von 1994 bis 2005 beheimatet war. Auch an diesem Vormittag, dem 22. Februar 2005, liegt der Fährhafen von Los Christianos unter dichten dunkelgrauen Wolken; der Rumpf der BARLOVENTO hebt sich kaum von den tristen Farben der Wolken und des Wassers im Hafenbecken ab. Segelboote schaukeln lustlos auf und ab, die Liegestühle und Sonnenschirme am Strand sind verwaist, und selbst an dem von großen und kleinen Regenschirmen übersäten Fähranleger deutet kaum etwas darauf hin, dass dies hier an Hochtagen einer der geschäftigsten Fährhäfen Spaniens ist. Die Bugklappe der BARLOVENTO ragt einem gefrässigen Maul gleich in die herbe Seeluft an der Südwestküste Teneriffas, doch lange Schlangen von Autos oder Passagieren sucht man an diesem Tag vergeblich. Pünktlich um 12:00 Uhr schließt sich daher das Visier, und die ehemalige Townsend Thoresen-Fähre VIKING VOYAGER wendet im engen Hafen, bevor sie jenseits der langen Außenmole von Los Christianos unter den immer noch regenschweren Gewitterwolken Kurs auf Gomera nimmt.

Die Überfahrt von Teneriffa nach Gomera dauert anderthalb Stunden, und auch die Verbindung von Los Christianos nach La Palma, die zweite Route der BARLOVENTO, ist mit vier Stunden Dauer nicht lang genug, um Nachtfahrten zu rechtfertigen. Bis das Schiff im April 2005 durch die neue Trimaran-Schnellfähre BENCHIJIGUA EXPRESS ersetzt wurde, absolvierte die BARLOVENTO als letzte konventionelle Fähre in Dienst von Fred. Olsen ihre Rückreise von La Palma nach Teneriffa von 19:30 Uhr bis 23:30 Uhr, um sodann die Nacht im Hafen von Los Christianos zu verbringen. Ihr ursprünglicher Fahrplan war weitaus intensiver, wie ein Blick in die Vergangenheit des Schiffes zeigt.



Seit April verkehrt die BARLOVENTO für Saos Ferries in Griechenland. Foto: Kai Ortel

**„Super Viking“ Nr. 3**

Mitte der 1960er Jahre gründete sich der Erfolg der britisch-norwegischen Fährreederei Townsend Thoresen auf die weitsichtige Konzeption der Fährschiffe vom Typ FREE ENTERPRISE (Townsend) bzw. VIKING (Thoresen), die zehn Jahre später durch größere Nachbauten ersetzt bzw. ergänzt werden mussten - die sogenannten „Super Vikings“. Was ursprünglich als VIKING VII geplant war, lief am 14. Juni 1975 im dänischen Aalborg als VIKING VOYAGER vom Stapel und wurde von der Traditionswerft, die es heute genauso wenig mehr gibt wie Townsend Thoresen, am 1. Januar 1976 fertiggestellt. Die Ablieferung der unter britischer Flagge fahrenden und 6.387 BRT großen VIKING VOYAGER an Townsend Thoresen erfolgte am 15. Januar 1976, die Indienststellung der Dreischraubenfähre auf der Sechs-Stunden-Route Felixstowe - Zeebrügge am 20. Januar 1976.

Die beiden ersten „Super Vikings“, die VIKING VENTURER und die VIKING VALIANT, waren zuvor auf der Route Southampton - Le Havre in Dienst gestellt worden. Das vierte Schiff der Baureihe, die VIKING VISCOUNT, folgte der 'Voyager' im Mai 1976 auf die Fährlinie über die südliche Nordsee. Hier standen für die beiden Schwesterschiffe drei Abfahrten täglich in beide Richtungen auf dem Fahrplan, eine morgens um 9:00 Uhr, die zweite um 16:00 Uhr und die dritte schließlich um 23:00 Uhr,

bei der die VIKING VOYAGER und ihr Schwesterschiff ihre Kabinenkapazität von 204 Betten ausschöpfen konnten. Der Townsend Thoresen-Dienst zwischen Suffolk und Belgien erfreute sich Anfang der 1980er Jahre großer Beliebtheit, und so änderte sich auch nach der ersten größeren Generalüberholung der VIKING VOYAGER im Februar 1981 nichts an ihrem Einsatzgebiet. Erst als die beiden RoRo-Frachtfähren BALTIC FERRY und NORDIC FERRY 1985/86 zu Autofähren für den Felixstowe - Zeebrügge-Dienst umgebaut wurden, verließ die VIKING VOYAGER ihr angestammtes Fahrtgebiet. Am 22. Mai 1986 wechselte sie auf die Route Portsmouth - Cherbourg, wohin ihr die VIKING VISCOUNT wenige Wochen später folgte. Ein Umbau, wie er an den Schwesterschiffen VIKING VENTURER und VIKING VALIANT 1985/86 in Bremerhaven durchgeführt wurde, blieb der VIKING VOYAGER in der Folge erspart, da die Konfiguration ihrer öffentlichen Einrichtungen (Kapazität für 1.200 Passagiere) und ihrer Autodecks (275 Pkw) geradezu ideal war für die Route, auf der sie nun eingesetzt wurde. Dies betraf auch ihre Kabinenkapazität, denn der Fahrplan der Route Portsmouth - Cherbourg sah neben den knapp fünf Stunden dauernden Tagesfahrten (im Sommer zwei, in der Nebensaison eine) auch eine Nachtfahrt pro Tag vor. Diese begann in der Regel um 22:30 Uhr (in Portsmouth wegen der Zeitverschiebung um 21:30 Uhr) und ließ ihren Passagieren Zeit

für einen Nachtschlaf bis zur Ankunft am nächsten Morgen um 6:00 Uhr (in Cherbourg 6:30 Uhr).

Nach dem tragischen Kentern der HERALD OF FREE ENTERPRISE 1987 wurde die VIKING VOYAGER an P&O European Ferries, Portsmouth übertragen und im Mai 1989 in PRIDE OF CHERBOURG umbenannt. Damit begann die zweite Episode in der Karriere des Schiffes, die erst im Herbst 1994 endete, als die langersehnte Kapazitätsaufstockung für P&O European Ferries im westlichen Ärmelkanal in Form der beiden ehemaligen Olau-Fähren PRIDE OF LE HAVRE und PRIDE OF PORTSMOUTH eintraf. Im Mai 1994 in PRIDE OF CHERBOURG II umbenannt, befuhr die ehemalige VIKING VOYAGER zum letzten Mal am 9. Juli 1994 mit Passagieren die Route Portsmouth - Cherbourg, um anschließend noch kurzzeitig als Frachtfähre zwischen Portsmouth und Le Havre eingesetzt zu werden. Dieser Aushilfsdienst dauerte bis zum 16. September 1994. Bereits am 21. September 1994 erfolgte der Verkauf der PRIDE OF CHERBOURG II an die Fred. Olsen SA. Neuer Name des Schiffes wurde nun BANADEROS, neuer Heimathafen Santa Cruz de Tenerife.

Am 5. Oktober 1994 wurde das inzwischen mit 9.735 BRZ vermessene Schiff zwischen Agaete (Gran Canaria) und Santa Cruz in Fahrt gebracht - zu jener Zeit war an die heute so selbstverständlichen Schnellfähren auf dieser Verbindung noch nicht zu denken. Die Überfahrt dauerte gemütliche zwei Stunden, doch eine Nachtfähre war die BANADEROS nun nicht mehr. Sie verfügte zwar weiterhin über ihren Kabinentrakt, dieser blieb jedoch auf der neuen Route ungenutzt. Auch als die BANADEROS 1999/2000 durch zwei Schnellfähren abgelöst wurde und daher Anfang 2000 als BARLOVENTO auf die weniger stark frequentierten Routen von Los Christianos nach den drei westlichen Kanaren-Inseln La Palma, Gomera und El Hierro wechselte, blieb sie bis zu ihrer Außerdienststellung im März 2005 eine reine Tagesfähre.

### Eindrücke an Deck

Dass dieses Schiff im Februar 2005 seine letzten Dienstwochen für seinen gegenwärtigen

Eigner verbringt, wird schnell klar, wenn man sich an Bord der BARLOVENTO umsieht. Diesen Eindruck bekommt man bereits auf den offenen Deckflächen des Schiffes. So geht es auf Deck B an beiden Seiten des Schiffes hinaus aufs dunkelblau gepönte Bootsdeck, wo man aber nicht nur um Regenpfützen herum Slalom laufen muss, sondern auch um Rostflecken im mittlerweile 30 Jahre alten Stahl der Aalborg Vaerft. Überall an Deck riecht es zudem nach Diesel, und dem Bootsdeck kann man eigentlich nur zugute halten, dass es ohne Treppen durchgängig begehbar ist und dass es sogar unter der Kommandobrücke herum führt, wo man, in weißen Plastikstühlen sitzend, den Ausblick in Fahrtrichtung des Schiffes genießen könnte, wenn nicht die steife Brise des Atlantiks diesem Vorhaben meist schon nach wenigen Sekunden ein jähes Ende bereiten würde. Achtern führt sodann eine Treppe hinauf zum Sonnendeck auf Deck A, wo die gleichen weißen Stühle seltsamerweise ordentlich in Reih' und Glied stehen, was sie aber auch nicht einladender macht. Immerhin sind die Aufbauten auf diesem Deck wie auch der Schornstein und die Masten im fröhlichen Fred. Olsen-Gelb gestrichen, was dem Fähr-Oldtimer ein wenig Farbe verleiht. Auf dem Dach von Deck A befindet sich noch ein weiteres Sonnendeck. Dieses bietet in luftiger Höhe Aussicht auf den kantigen Doppelschornstein der BARLOVENTO und ist mit mehreren Reihen festgeschweißter blauer Schalensitze ausgestattet, die erst von Lineas Fred. Olsen hier montiert worden sind. Trotzdem wirken sie an Bord der Fähre nach Gomera in exponierter Lage merkwürdig deplaziert und erinnern eher an längst abgerissene Warteräume in Felixstowe oder Zeebrügge, wo die Karriere der BARLOVENTO einst als VIKING VOYAGER begonnen hat.

Die Überfahrt von Teneriffa nach Gomera dauert knapp anderthalb Stunden, und es können schon einmal turbulente anderthalb Stunden sein, wenn Neptun nicht gerade ein Einsehen hat mit jener Sorte Touristen, welche die verträumte Insel Gomera den Bettenburgen auf Teneriffa und Gran Canaria vorzieht. Gomera begrüßt seine Gäste mit schroffen Vulkanen und unwirtlichen Fel-

sen. An diesem Februartag sind es vielleicht drei oder vier Dutzend Passagiere, die beobachten können, wie die BARLOVENTO San Sebastian ansteuert.

### Rundgang an Bord

Auf der Rückfahrt nach Teneriffa sind wie schon auf der Hintour kaum Passagiere an Bord. Die wenigen sind dafür umso müder und liegen bzw. hängen während der Überfahrt wie tot auf den Sofas und Sesseln in den öffentlichen Räumen der BARLOVENTO. Gegenüber ihren Tagen als VIKING VOYAGER bzw. PRIDE OF CHERBOURG im Fährverkehr nach England befindet sich die BARLOVENTO unter Deck in fast unverändertem Zustand. Lediglich Teppichböden und Bestuhlung scheinen ausgewechselt worden zu sein. Die Passagiere erreichen das Schiff über eine abenteuerlich steile und wenig vertrauenserweckend quietschende Aluminiumtreppe. Sie betreten an Bord zunächst das D-Deck, wo sich ein kleines Ticketbüro befindet und im vorderen Teil des Schiffes der - verschlossene - Kabinentrakt mit Unterkünften für 204 Passagiere. Das darüber liegende C-Deck ist das Hauptdeck für die Passagiere mit allen wichtigen gastronomischen und anderen relevanten Einrichtungen. Ein zentraler Gang führt nach vorne zum großen Salon der BARLOVENTO, wo die Townsend Thoresen-typischen, leicht angeschrägten Doppelfenster einen Blick in Fahrtrichtung erlauben. Große Panoramafenster befinden sich auch an den beiden Seiten des Schiffes, wo lederne Sitzgruppen und eine große Anzahl von Stühlen zum Verweilen einladen. Auch Pflanzen und eine Bar (backbord) sind in diesem vorderen Teil des Schiffes zu finden. Mittschiffs sind die Information sowie ein großer Souvenirladen einander gegenüber angeordnet, während der achtere Bereich der BARLOVENTO vollständig der Gastronomie vorbehalten bleibt. Hier findet man allerdings nur die mit ledernen Sitzbänken und festen Holztischen eher schlicht ausgestattete Cafeteria geöffnet vor; das A la Carte-Restaurant mit Platz für 162 Personen, das wieder mit großen Panoramafenstern an den drei Seiten aufwarten kann, ist geschlossen und alle Vorhänge zugezogen. Sogar eine Bar und eine Tanz-

Die Information auf der BARLOVENTO. Foto: Kai Ortel



Die Cafeteria. Foto: Kai Ortel





Die Lounge auf der BARLOVENTO. Foto: Kai Ortel



Das Restaurant. Foto: Kai Ortel

fläche gibt es hier, aber entweder lohnt es sich wegen der geringen Passagierzahlen in der Nebensaison nicht, das Restaurant zu öffnen, oder aber man will die Innenrichtung schonen, weil man das Schiff bereits an seine neuen griechischen Eigner verkauft hat. Vermutlich beides. Auf dem darüber liegenden B-Deck befindet sich, abgetrennt von den darunter liegenden geschäftigeren Bereichen des Schiffes, ein Raum mit komfortablen Ruhesesseln für 146 Personen. Dies war zu P&O-Zeiten die „Club Class Lounge“, die gegen einen Aufpreis exklusiven Service und Ruhe vor dem Treiben im Hauptdeck bot. Dieser Raum steht nun allen Fred. Olsen-Passagieren offen, aber besser besucht ist er deswegen auch nicht. Weiter achtern sind auf diesem Deck die Besatzungsunterkünfte untergebracht; dazwischen liegt der Zugang zum Bootsdeck. Auf dem A-Deck schließlich ist gleich hinter dem Schornstein (vorne befinden sich die Offizierskabinen und die Kommandobrücke) eine „Observation Lounge“ mit weiteren 104 Plätzen gelegen, die Fred. Olsen jedoch ebenfalls abgesperrt hat. Nur ein kleiner Raum mit weiteren Ruhesesseln und einem Fernseher, das „Bordkino“, ist achtern zugänglich. Auch hier sind jedoch alle Vorhänge zugezogen und der Raum verwaist. Ähnliches gilt auch für die Autodecks. So existiert auf dem D-Deck im hinteren Bereich des Schiffes eine Garage mit Platz für 50 Pkw; auch diese ist jedoch auf der BARLOVENTO nicht (mehr) in Benutzung. Alle Ladung befindet sich vielmehr auf dem Hauptautodeck, das Platz bietet für 120 Wagen oder eine Reihe von Lkw, Bussen und Wohnwagen. Im Fall eines hohen Lkw-Anteils an der Ladung können weitere 105 Pkw auf einem Hängendeck Platz finden. Die BARLOVENTO schied am 30. März 2005 als letzte konventionelle Fähre endgültig aus dem Fährdienst für Lineas Fred. Olsen aus, nachdem zuvor die verzögerte Ablieferung der BENCHIJIGUA EXPRESS für eine mehrmonatige „Gnadenfrist“ gesorgt hatte. Am 11. April erreichte die ehemalige Kanalfähre unter ihrem neuen Namen SAMOTHRAKI den Hafen von Piräus, wo kleinere Modifikationen an Bord vorgenommen wurden. Seit dem Frühsommer verkehrt die SAMOTHRAKI zwischen dem Festlandhafen Piräus und (nach Zwischenstopps auf

Syros, Tinos und Mykonos) den Inseln Chios, Lesbos, Limnos und Samothraki, ehe ihre Rundreise durch die nördliche Ägäis im griechischen Festlandhafen Alexandroupolis endet. Und wo sie anschließend in umgekehrter (in südlicher) Richtung wieder beginnt.

#### WAWEL

Im Gegensatz zur BARLOVENTO wurde die WAWEL im Laufe der Jahre diversen baulichen Veränderungen unterzogen, die ihren Wandel von der Fracht- zur Tagesfähre und von der Tages- zur Nachtfähre auch äußerlich widerspiegeln. Bereits die ersten Dienstjahre der als SCANDINAVIA gebauten RoRo-Frachtfähre verliefen turbulent - abgeliefert am 17. März 1980 an die schwedische Rederi AB Nordö als drittes von drei Schwesterschiffen, versah die 8.920 BRT große SCANDINAVIA nur zwei Jahre lang den Nordö-Dienst zwischen Volos und Tartous, ehe sie an die bulgarische Reederei SOMAT verkauft und in TZAREVETZ umbenannt wurde. Es folgten weitere Chartereinsätze im Nahen Osten und in der Adria, ehe die TZAREVETZ 1985 für einige Monate zwischen Travemünde und Malmö ausgerechnet für die Rederi AB Nordö zum Einsatz kam, die sie 1979 in Auftrag gegeben hatte. Auch nach dem erneuten Verkauf des Schiffes im November 1988 änderte sich die Rolle der nun FIESTA heißenden Frachtfähre

zunächst nicht, doch ihr neuer Eigner Sealink British Ferries hatte große Pläne für seinen Neuerwerb (und das baugleiche Schwesterschiff CHANNEL SEAWAY). Ab dem 29. Juni 1989 wurde die FIESTA auf der Bremerhavener Lloyd-Werft einem Großumbau unterzogen, aus dem das Schiff am 1. März 1990 als Auto- und Passagierfähre FANTASIA hervorging.

#### Vom Frachter zur Passagierfähre

Die FANTASIA und ihr Schwesterschiff sollten auf der Linie Calais - Dover die Schwesterschiffe ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER ersetzen und gleichzeitig in der Inneneinrichtung neue Maßstäbe setzen, um dem 1994 zu eröffnenden Eurotunnel Paroli bieten zu können. In 400.000 Arbeitsstunden verwandelten die Arbeiter der Lloyd-Werft die FIESTA in eine moderne Tagesfähre mit amerikanisch inspirierten Räumlichkeiten und einer Kapazität für 1.800 Passagiere. 340 Mio. DM kostete der Umbau der beiden nun 25.243 BRZ großen Schiffe, die jetzt 650 Autos befördern konnten und deren markantestes Merkmal zweifellos eine große Kuppel auf dem Sonnendeck darstellte, welche eine Diskothek beherbergte. Auch die sich am Bug über zwei Decks erstreckenden Restaurants und Lounges mit Panoramafenstern in Fahrtrichtung stellten 1990 eine bahnbrechende Neuerung auf dem Ärmelkanal dar.



Die WAWEL, hier im September 2005 in Ystad, verkehrt für Polferries zwischen Swinoujscie und Ystad. Foto: Frank Lose



**Wawel: Lagan's Restaurant** Foto: Kai Ortel



**Die Cafeteria.** Foto: Kai Ortel

Sealink British Ferries ging im Frühjahr 1990 an die schwedische Stena Line über - Reedereiname wurde am 31. Mai 1990 „Sealink Stena Line“ und die FANTASIA im Dezember 1990 in STENA FANTASIA umbenannt. Im Frühjahr 1993 trat der schwedische Firmenname deutlicher als bisher in den Vordergrund, als sich die Reederei in „Stena Sealink Line“ umbenannte. Die Schiffe erhielten eine einheitliche Corporate Identity und die STENA FANTASIA die erste McDonalds-Filiale zur See. Im Mai 1994 wurde der Eurotunnel eröffnet, während Ende 1995 der Name Sealink ganz von den Stena-Fähren im Ärmelkanal verschwand, die fortan wie die Schiffe der Reederei in der Ostsee unter der Bezeichnung „Stena Line“ firmierten. Anfang 1998 schlossen sich Konkurrenten P&O European Ferries und Stena Line zusammen und hoben für die Route Calais - Dover das Gemeinschaftsunternehmen „P&O Stena Line“ aus der Taufe. Die STENA FANTASIA erhielt im Zuge dieser Veränderungen im Dezember 1998 den neuen Namen P&OSL CANTERBURY. Vier Jahre später übernahm P&O den Stena-Anteil am Gemeinschaftsunternehmen, und auch wenn Name und Logo der Stena Line bereits im Spätsommer 2002 von Bord der Schiffe getilgt wurden, erfolgte die Umbenennung der P&OSL CANTERBURY in PO CANTERBURY und die Eintragung für P&O Ferries erst am 15. Oktober 2002. Lange Zeit sollte das Schiff nun allerdings nicht mehr auf der Route Calais - Dover verbleiben. Der

14. Mai 2003 wurde der letzte Tag der PO CANTERBURY auf dem Ärmelkanal und das Schiff vorerst aufgelegt.

Am 22. Oktober 2003 kauften die griechischen GA Ferries die Fähre, die sie im März 2004 in ALKMINI A umbenannten und kurze Zeit später im Drapetsona für den Adriaferriedienst zwischen Brindisi und Igoumenitsa herrichten ließen. Hierbei beschränkte sich die griechische Reederei jedoch auf das Nötigste. So ließ man achtern die „Silverstones Sports Bar“ genauso unverändert wie vorne im Schiff die „Horizon Lounge“ mit der angrenzenden Cafeteria sowie das darüber liegende A la Carte Restaurant „Lagan's Brasserie“ und die zentrale Empfangshalle. Allerdings wurde der großzügig bemessene Einkaufsbereich „Channel Shopping“ in einen Schlafesesselraum umgewandelt und auch die fensterlose Diskokuppel (der „Coca-Cola Megadrome“) mit Ruhesesseln bestückt. Ferner erhielt das achtere Sonnendeck eine Reihe von Plastiksitzen und eine Überdachung zum Schutz gegen die intensive Einstrahlung der griechischen Sommersonne. Schließlich machte GA Ferries sogar erstmals das Promenadendeck für Passagiere zugänglich, das man nun erreichen konnte, wenn man vor den beiden seitlich angeordneten Schornsteinen mehrere steile Treppen zum Fuß der Aufbauten hinabstieg. Dieses Promenadendeck war seit dem Umbau zur FANTASIA 1990 aus Sicherheitsgründen nie erreichbar gewesen.

### Umbau zur Nachtfähre

Der ALKMINI A blieb nur ein einziger Sommer unter der südlichen Sonne beschieden, denn im September 2004 konnte die griechische Reederei ein überraschendes wie attraktives Kaufangebot der Polish Baltic Shipping Co. (Polferries) nicht ausschlagen. Das Schiff wechselte für 13 Mio. US-\$ den Besitzer. Im Oktober 2004 in WAWEL umbenannt, wurde die Fähre noch am 25. Oktober bei der Remontowa Shipyard in Gdansk eingedockt, wo die einstige Fracht- und Tagesfähre nun zur Nachtfähre umgebaut wurde, um die betagte SILESIA zu ersetzen. Seit dem 15. Februar 2005 ist die WAWEL auf der Fährlinie Swinoujście - Ystad im Dienst - ihre Indienststellung war ursprünglich erst für März geplant - und bedient die Nachtfahrten ab Polen (Abfahrt 23:30 Uhr, Ankunft 06:30 Uhr) und die Tagesfahrten ab Ystad (Abfahrt 14:00 Uhr, Ankunft 20:30 Uhr). Ihre Passagierkapazität auf 1.000 Personen begrenzt, kann die WAWEL jetzt nur noch 500 Autos befördern, dafür aber 480 Passagiere in 131 Kabinen. Ihre Frachtkapazität sank durch den Umbau von 2.100 auf 1.765 Lademeter.

Der Umbau sah den Einbau eines zweistöckigen Kabinentraktes mittschiffs vor, was dazu führte, dass die „Silverstones Sports Bar“ und der achtern gelegene Raum mit Ruhesesseln nun von den vorne im Schiff gelegenen öffentlichen Einrichtungen abgeschnitten sind. Dies kann bei den Passagie-

**Noch deutlich sind auf der WAWEL die Spuren des langen Einsatzes im Ärmelkanaldienst zu finden.** Fotos: Kai Ortel



ren des Schiffes nicht nur zu Orientierungsschwierigkeiten an Bord führen, sondern insbesondere im Kabinentrakt auch zu Geräuschbelästigungen, zumal sich die oberen Kabinen nun ausgerechnet unter der Diskokuppel befinden. Überhaupt hatte der Autor an vielen Stellen unter Deck den Eindruck, als habe Polferries außer dem Einbau der Kabinen nicht allzu viel Aufwand getrieben, um aus der ALKMINI A das neue Flaggschiff der Flotte zu machen. Dies beginnt bereits bei der Empfangshalle der Fähre. Wechselbüro und Rezeption werden fast erdrückt von einer riesigen Leuchtreklame mit Cowboys und dem bekannten Slogan „Come to Marlboro Country“, während gleich darunter ein Panoramafoto der Insel Santorin prangt, ein Relikt aus der kurzen Zeit des Schiffes unter griechischer Flagge. Für deutsche und schwedische Passagiere auf einer polnischen Nachtfähre ist dies sicherlich ein mehr als irritierender Empfang.

Wie bereits erwähnt, hatte schon GA Ferries nach dem Erwerb der PO CANTERBURY alle Markennamen beibehalten, und genauso verfuhr auch Polferries. Das A la Carte Restaurant „Langan's Brasserie“ findet man also weiterhin an Bord, während der Einkaufsbereich „Channel Shopping“ wieder seiner alten Funktion zugeführt wurde - ohne Namenswechsel. Auch die „Horizon Lounge“ heißt weiterhin so, allerdings sind die gemütlichen Sitzgruppen am Fuß der Treppen zum A la Carte-Restaurant verschwunden; die Lounge ist also eigentlich gar keine solche mehr. An anderen Stellen hat man Firmen- und Markennamen versucht zu tilgen, wo und wie es eben ging; MacDonalds-Embleme wurden so z. B. nur überklebt, P&O Stena-Schilder erst während der ersten Dienstwochen entfernt und die Telefonzellen der British Telecom während des Werftaufenthaltes wohl nur deswegen in ihrem

fragwürdigen Zustand belassen, weil sie ohnehin schon lange keine funktionierenden Telefone mehr enthalten. An Deck sind die Stühle und der Sonnenschutz von GA Ferries verschwunden, so dass man auf diesem einzigen frei zugänglichen Außendeck (das Promenadendeck ist auf der Ostsee wieder abgesperrt) auf blankem Stahl umherwandern muss. Da dieses Deck aufgrund seiner Höhe stark dem Seewind ausgesetzt ist, wären Holzbänke, Laternen oder Geländer eine nette Idee gewesen, aber diese sucht man leider vergeblich und verschwindet daher lieber schnell wieder in der Geborgenheit des Schiffsinners.

### Die Kabinen

Die Standardkabinen an Bord der WAWEL sind sauber und komfortabel, unterscheiden sich aber kaum von denen vergleichbarer Fährschiffe. Sie sind, da erst beim letzten Umbau 2004/05 hinzugefügt, nagelneu und in vielen Fällen wegen der hochstrahlenden Rumpfbeleuchtung auch nachts taghell erleuchtet. Pech gehabt, wer sich am nächsten Tag von der Morgensonne wecken lassen und daher am Abend vorher bei offenen Vorhängen einschlafen möchte. Die Maschinengeräusche und Vibrationen an Bord bewegen sich im Rahmen, sind also gut geeignet, müde Passagiere abends in Form eines sanften Ratterns und Ruckelns in kurzer Zeit in den Schlaf zu wiegen. Das Toilettenpapier in knallgrün und quietschrosa ist dagegen stark gewöhnungsbedürftig und auch eine Toilettenspülung, welche die akustische Assoziation mit einer explodierenden Granate weckt, nicht gerade angeht, das Vertrauen in die technische Einrichtungen des Schiffes zu stärken. Immerhin erfolgen die Kabinen- und Borddurchsagen am nächsten Morgen in derselben ohren-

betäubenden Lautstärke - die eigenen Ohren wären also darauf bestens vorbereitet, wenn man von der unverhältnismäßigen Lautstärke der Durchsagen vorher erfahren würde.

Trotz der architektonisch beeindruckenden Empfangshalle und des sich ebenfalls über zwei Ebenen erstreckenden Restaurantbereiches hält sich also die Begeisterung über die neue WAWEL in Grenzen. Sie ist in vielen Belagen groß, aber auch nur dies. Die Chancen, dem Schiff im Rahmen des Umbaus zur Nachtfähre z. B. mit Hilfe von Kunstwerken oder Verweisen auf den historisch begründeten Schiffsnamen einen neuen, unverwechselbaren Charakter zu verleihen, wurden leider zum großen Teil vertan. Hier hätte man mehr Initiative von einer Reederei erwartet, die sich zum einen in staatlicher Hand und zum anderen im Fährverkehr zwischen Schweden und Polen unter starkem Konkurrenzdruck befindet. Stattdessen spiegeln sich an Bord der WAWEL die vielen Umbauten des Schiffes wider, das sehr verbaut wirkt und nicht halb so gemütlich wie die kleinere und ältere POMERANIA auf den Linien von Swinoujscie nach Kopenhagen und Rønne. Das Konzept, das die damalige FANTASIA 1990 noch zu einer revolutionär neuen Tagesfähre gemacht hatte, geht leider 15 Jahre später nach einem weiteren Umbau zur Nachtfähre nicht mehr ohne weiteres auf. Die weitere Entwicklung nicht zuletzt bei den Konkurrenten Unity Line und Stena Line wird zeigen müssen, ob sich Polferries mit der WAWEL langfristig am Markt behaupten kann oder ob erst die seit langem angekündigte Privatisierung der Polish Baltic Shipping Co. einen mutigeren Tonnageinsatz auf der Route herbeiführt.

## 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, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(D) + NORDICA(D)

4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), 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), LANSLOWNE, 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), SPROGÓ

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/2/05 : GOTLAND + VISBY, Bremerhaven - Helgoland, KONG FREDERIK IX

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-Helgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griecheland

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

2/05 : GOTLAND + VISBY, Bremerhaven - Helgoland, KONG FREDERIK IX

**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 Havetoftloft** (siehe Impressum, Seite 2)

# Impressionen aus Alang

von Frank Lose

*Im Februar 2005 war Steffen Weirauch wieder einmal im indischen Alang um dort die Verschrottungsstrände zu besuchen. Von westlichen Besuchern will man dort im allgemeinen nichts wissen, da diese in den Augen der Inder alle Umweltschützer sind und deren Geschäft kaputt machen. In den letzten Jahren hatte es einige Kampagnen gegen die dortigen Arbeits- und Umweltbedingungen gegeben. Vom langen Gezerre um die ehemaligen DSB/Scandlines-Fähre KONG FREDERIK IX hatten wir in der letzten Ausgabe berichtet. Dieses Schiff ist nun zur Verschrottung freigegeben und wird nicht, wie vom dänischen Staat verlangt nach Nordeuropa zurückkehren. Die dänische Regierung hatte protestiert, da der Verkauf als Export von Sondermüll gegolten hatte.*



Am 28. Januar 2005 traf die LIMON ex NISOS LIMNOS -04 ex EXPRESS MILOS -03 ex MILOS EXPRESS -99 ex VORTIGERN -88 (7.627 BRZ/ Bj. 1969) in Alang ein. Das Schiff, gebaut für Sealink, verkehrte anfangs als Eisenbahnfähre zwischen Dover und Dunkerque. Später wurde die VORTIGERN dann auf anderen Strecken im Ärmelkanal eingesetzt, bevor sie 1988 nach Griechenland verkauft wurde. Letzter Eigentümer war Saos Ferries, die das Schiff bis zum Herbst letzten Jahres einsetzten.

Foto: Steffen Weirauch

Ebenfalls einen englischen Ursprung hat die AJMAN GLORY ex AFRODITE II -03 ex EUROPEAN FREIGHTER -93 ex EUROPIK FERRY -92 (9.965 BRZ/Bj. 1968), die am 1. Februar 2005 in Alang ankam. Dieses Schiff wurde für die Atlantic Steam Navigation Company gebaut und verkehrte die meiste Zeit zwischen Felixstowe und Europoort. Ab 1971 hieß der Eigentümer Townsend Thoresen, 1982 nahm das Schiff am Falkland-Krieg teil, wurde 1987 an P&O übertragen und 1993 an Med. Link Lines verkauft. Als AFRODITE II verkehrte sie nach einige Umbauten zwischen Patras und Brindisi. 2003 wurde das Schiff an Marwan Shipping & Trading verkauft. Neuer Name war AJMAN GLORY und Heimathafen Moroni auf den Komoren. Das Schiff sollte zwischen Indien und Irak eingesetzt werden, ob dieser Einsatz wirklich stattfand ist uns allerdings nicht bekannt. Im April 2004 wechselte dann die Flagge nach Jordanien.

Foto: Steffen Weirauch



Die TAMA ex TAMASITE -04 ex VOLCAN DE TAMASITE -04 ex MAREN MO -96 ex MAREN MOLS -96 (11.668 BRZ/Bj. 1975) ist mit ihren 30 Jahren für die Verschrottung noch ein relativ junges Schiff. Nach einem Maschinenschaden entschloss sich der Eigner Naviera Armas kein weiteres Geld in das Schiff zu investieren und es wegen der attraktiven Stahlpreise zum Abbruch zu verkaufen. Typisch für den Beginn des Schiffsabbruchs in Indien ist das Abschneiden der Bugspitze.

Foto: Steffen Weirauch





Hier ist schon ein weiteres Stück des Bugs der ehemaligen Mols-Linien Fähre verschwunden. Das Schiff war bis 1996 zwischen Odden Færgehavn und Ebeltoft in Dänemark im Einsatz gewesen, bevor es an Naviera Armas verkauft wurde.

Foto: Steffen Weirauch

Ein weiteres Fährschiff ohne Bug ist die YURY DOLGORUKY ex SAKHALIN-6 -05 (5.025 BRT/Bj. 1979), die am 29. Januar die Strände Alangs erreichte. Das Schiff wurde in Kaliningrad gebaut und war im Pazifik als Eisenbahnfähre zwischen Khomsk - Vanino im Einsatz.

Foto: Steffen Weirauch



Am 1. Dezember 2004 erreichte die auf diesem Bild noch unversehrte EXPLORER ex OCEAN EXPLORER I -04 ex SAPPHIRE SEAS -98 ex TERRIFICA -92 ex FUNTASTICA -92 ex EMERALD SEAS -92 ex ATLANTIS -72 ex PRESIDENT ROOSEVELT -70 ex LEILANI -61 ex LAGUARDIA -56 ex GENERAL W.P. RICHARDSON -49 (20.071 BRZ/Bj. 1944) Alang. Das Schiff war während des Zweiten Weltkriegs als Truppentransporter für die US Navy gebaut und 1948 zum Passagierschiff umgebaut worden.

Foto: Steffen Weirauch

Die meisten Teile der ATALANTE ex HOMERICUS -91 ex ATALANTE -91 ex TAHITIEN -72 (13.562 BRZ/Bj. 1962) sind schon verschwunden. Dieses ehemals formschöne Passagierschiff wurde am 11. Dezember 2004 auf den indischen Strand gesetzt. Foto: Steffen Weirauch



Links und unten: Die UNIVERSE ex UNIVERSE EXPLORER -04 ex ENCHANTED SEAS -96 ex QUEEN OF BERMUDA -90 ex CANADA STAR -88 ex LIBERTE -87 ex ISLAND SUN -85 ex VOLENDAM -84 ex MONARCH SUN -78 ex VOLENDAM -75 ex BRASIL -72 (22.162 BRZ/Bj. 1958) wurde für den USA-Südamerika-Dienst von Moore-McCormack Lines gebaut. 1972 wurde sie zum Kreuzfahrtschiff umgebaut und für eine Vielzahl verschiedener Reedereien eingesetzt. Zuletzt verkehrte das Schiff als UNIVERSE EXPLORER zu Studien-Kreuzfahrten. Alang erreichte es am 5. Dezember 2004.

Fotos: Steffen Weirauch



Um die Schiffe auf Strand zu ziehen, werden Löcher in den Rumpf geschnitten. Durch diese wird dann die Ankerkette gezogen und auf diese Weise geht es langsam Richtung Land.

Foto: Steffen Weirauch



# ARCADIA

## P&O's neue Göttin der Meere

von Andrew Cooke

*Im März 2004 gab P&O Cruises bekannt, dass man im April 2005 ein neues Schiff, die ARCADIA erhalten würde, das größte Kreuzfahrtschiff, das speziell für den britischen Markt gebaut wurde. P&O Cruises, seit 160 Jahren in der Passagierschiffahrt tätig, vermarktet insgesamt fünf Kreuzfahrtschiffe speziell auf dem britischen Markt.*



**Die neue ARCADIA am Tag ihrer Jungferreise in Southampton. Das Schiff sollte ursprünglich als QUEEN VICTORIA für Cunard Line gebaut werden. Foto: Andrew Cooke**

Die 82.975 BRZ große, mit 1.968 Betten ausgestattete ARCADIA war bereits bei Fincantieri in Porto Marghera nahe Venedig im Bau, als die Meldung veröffentlicht wurde: Ursprünglich war das Schiff für die ebenfalls im Carnival Konzern integrierte Cunard Line bestellt worden und sollte als QUEEN VICTORIA regelmäßig von Southampton aus verkehren. Als solches war das Schiff also bereits für den hochklassigen britischen Markt vorgesehen und passt auch somit gut zur Marke P&O Cruises. In der Folge des großen Erfolges mit der QUEEN MARY 2 beschloß Cunard Line, einen komplett neuen Entwurf für die QUEEN VICTORIA umzusetzen.

Der Name ARCADIA hat P&O Cruises schon seit 1887 durch mehrere Epochen bis in die

Gegenwart begleitet. Die erste ARCADIA (6.603 BRT, 410 Passagiere) wurde 1887 gebaut, die zweite 1954 (29.664 BRT, 1.405 Passagiere) und die dritte 1997. Hierbei handelte es sich um ein ex-Princess Cruises Schiff mit 63.524 BRZ, das 1.458 Passagiere befördern konnte. 2003 wurde aus der dritten ARCADIA die heutige OCEAN VILLAGE. Der Name ARCADIA stammt aus dem griechischen. Arcadia ist ein gebirgiger und malerischer Distrikt Griechenlands, von Schäfern und schönen jungen Damen bewohnt. In der poetischen Phantasie war Arcadia ein pastorales Paradies und Geburtsort von Pan, dem Gott der Schafe, der durch die Berge zog und auf seiner Panflöte spielte. Heute wird der Begriff mit Zufriedenheit und ländlicher Idylle assoziiert.

Die ARCADIA von 2005 wurde ausschließlich für Erwachsene eingerichtet, Familien mit Kindern sind dagegen auf anderen Schiffen der Flotte mehr als gern gesehene Gäste. P&O Cruises übernahm die ARCADIA Ende März von Fincantieri. Der Superliner verließ Venedig am 30. März mit Ziel Southampton, wo er bei schlechtem Wetter erstmals am 6. April gegen Mittag einlief. Eine Woche von Veranstaltungen folgte (inklusive Vorstellung für die Medien und VIPs sowie einer kleinen Testkreuzfahrt) bevor die ARCADIA am 12. April in Southampton von der Olympiasiegerin Kelly Holmes getauft wurde.

Die Räumlichkeiten an Bord dieses erstklassigen Kreuzfahrtschiffs sind mit nichts an Bord der weiteren P&O Cruises Schiffe ver-



Die großzügigen Sonnendecks der ARCADIA. Foto: Andrew Cooke



Ein Blick in die Showlounge. Foto: Andrew Cooke

gleichbar. Die ARCADIA wartet mit einer Reihe einzigartiger Räumlichkeiten auf, wie der „Crow's Nest Observation Lounge“ einem Theater, das entsprechenden in der Londoner West End in nichts nachsteht, und einem klassischen Pub. Ihre geräumigen und modernen öffentlichen Räume und Decks bieten reichhaltige Möglichkeiten zur Entspannung und um seine Freizeit zu verbringen. Eine Reihe erlesener Restaurants, faszinierendes Dekor und ein beeindruckendes Theater machen die ARCADIA zu einem vorrausschauenden Superliner. Markant in jeder Hinsicht auch die gläsernen Aufzüge an der glänzenden Aussenseite.

Im folgenden soll der Leser einen Eindruck vom Layout des Schiffes mit seinen 11 Decks bekommen.

**Sky Deck (11)** Auf dem obersten und zugleich kleinsten Deck befindet sich ein Sportbereich (achtern) und das kleine orientalisches gestaltete „Orchid Restaurant“ und die „Orchid Bar“. Durch die Fenster des letzteren hat man einen Blick auf den „Skydome“. **Sun Deck (10)** Unterhalb des „Orchid“ befindet sich das „The Retreat“. Auch dieser Bereich ist orientalisches gestaltet und zur Entspannung vorgesehen. Tai- Chi, Meditation und Joga. Vorn auf Deck 10 ist die große „Crow's Nest Bar“ die sweeping ocean views und zeitgenössisches Dekor bietet. Direkt dahinter ist der Viceroy Room, ein eleganter und intimate Raum für private Veranstaltungen und z.B. Hochzeiten auf See. **Lido Deck (9)**: Direkt über der Brücke

befindet sich ein erstklassiges Fitnessstudio, dahinter ein Dampfbad, Wassermassage sowie Sauna, Salon Spa und Behandlungsräume. Der Neptune Pool und Neptune Bar schliessen sich achtern davon an, unter dem Skydome. In wärmeren Gefilden kann das Glasdach zur Seite geschoben werden. Das „Belvedere“ ist ein 24 Stunden am Tag geöffnetes Restaurant für den „casual style“. Am offenen Heck sind Aquarius Pool und Bar. **Australia Deck (8)**: hinter der Brücke schliesst sich ein Deck ausschliesslich für Kabinen an, einschliesslich der Tokyo und Venice Suiten, mit Balokns am Heck und normale Kabinen mit Balkon.

**Bermuda Deck (7)**. Verschiedenste Kabinen, von der Mini-Suite bis zur Zweibett-Innenkabine.

**Canada Deck (6)**: Behindertengerechte Kabinen, fast alle nach aussen mit Balkons und Doppel bzw. Zwillingsbetten

**Egypt Deck (4)** und **Dominica Deck (5)**: Kabinendecks, hier befinden sich auch die Suiten mit den Namen Athens, Auckland, Bahamas, Bangkok, Bombay und Barcelona. **Promenadendeck (3)**: Am Bug befindet sich das beeindruckende 3 Decks hohe Palladium Theatre. Hinter dem Theater befindet sich das Internetcafe „Cyb@centre“, das „Horizon“ für innovative An-Bord-Programme, das stilvolle Caffè Vivo (mediterranes Kaffeehaus), die Bibliothek, das Piccadilly (Einkaufspassage), die Pianobar (mittschiffs), das Celebrations (bietet alle Zutaten für Veranstaltungen an Bord, einschliesslich Blumen)

die Fotogalerie und das Meridian Restaurant. Als erstes Restaurant bei P&O Cruises erstreckt sich dieses Restaurant im hinteren Bereich über 2 Decks. Zusätzlich zu diesem Restaurant bietet die ARCADIA ein Gourmet Restaurant, eine 24-h-Cafeteria, Indische und Orientalische Menüs, eine Patisserie und Dinner bei den Pools unter den Sternen. **Florida Deck**

(2): Hinter dem Theater befindet sich der traditionelle englische Pub mit dem Namen „The Rising Sun“, das glitzerige Casino „Monte Carlo“, der Electra Nightclub, die Eventfläche „The Globe“ (mit Kinoleinwand und Tanzfläche), eine Kunstgalerie, und eine weitere Ebene des Atriums. Hinter dem Atrium findet man das Arcadian Rhodes Restaurant (vom bekannten englischen Küchenchef Gary Rhodes), die exklusive Intermezzo Cocktail Bar und die maritim dekorierte Spinnaker Bar.

Das Grenada Deck (1) beherbergt weitere Innen- und Aussenkabinen, das unterste Deck des Atriums, die Rezeption und das Büro für Landausflüge. Insgesamt 868 der 984 Passagierkabinen der ARCADIA haben Blick nach Aussen, davon wiederum 677 mit eigenem Balkon, mehr als jedes andere Schiff auf dem britischen Markt. Von den 67 Suiten und Mini-Suiten bieten die luxuriösesten gar einen eigenen Whirlpool auf dem Balkon.

Die grandiose ARCADIA machte sich am 14. April 2005 um 17 Uhr auf ihre Jungfernfahrt mit 1952 Passagieren, die sie zu Zielen wie Monte Carlo, Barcelona, Rom (Civitavecchia) und Gibraltar brachte. Weitere Fahrten werden Ziele in der Adria, den Atlantikinseln, den Baltischen Staaten, dem Mittelmeer und in den norwegischen Fjorden ansteuern. Im Winter wird die ARCADIA von Barbados aus Kreuzfahrten in die Karibik, nach Lateinamerika und in die USA unternehmen.

Das zweigeschossige Restaurant. Foto: Andrew Cooke



#### mse ARCADIA

2005 - Fincantieri, Porto Marghera; Baunr. 6078  
82.975 BRZ / 10.966 tdw / 285,11 m Länge ü.a. / 32,24 (32,54) m Breite / 8,01 m Tiefgang / Eine Gasturbine, General Electric, drei 16-Zyl. und zwei 12-Zyl.-Diesel mit zusammen 72.640 kW, sechs Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; Grandi-Motori-Sulzer / 35.200 kW / 2 Pods / 22,00 Kn / 1.848 (1.968) Passagiere in 984 Kabinen / 866 Bes.

26.5.2004 aufgeschwommen, ursprünglich geplant als QUEEN VICTORIA für Cunard Line / 21.3.2005 Ablieferung / 14.4.2005 Jungfernfahrt von Southampton ins Mittelmeer /

# BIRKA PRINCESS und BIRKA PARADISE

von Uwe Jakob

*Die Reederei Birka Line Abp mit Sitz in Mariehamn auf den Ålandinseln führt bereits seit 1971 (anfänglich unter dem Namen Ålands Linjen) Kurzreisen ab Stockholm durch. Zunächst noch mit reinem Fährschiffs-Charakter und dem Einsatz von Second-Hand-Schiffen, erhielt die Linie Stockholm-Mariehamn 1986 mit der Indienstellung der BIRKA PRINCESS eine deutliche Aufwertung. Ein 1990 bei der Wärtsilä-Werft bestellter weiterer Neubau - diesmal ein reines Kreuzfahrtschiff - wurde nach dem Konkurs der Bauwerft 1991 und einer drastischen Preissteigerung nicht abgenommen und kam schließlich 1992 als ROYAL MAJESTY in der Karibik in Fahrt. Das Ankaufschiff BIRKA QUEEN lief 1992 nur einen Sommer lang für die Birka Line von Stockholm nach Riga bzw. St. Petersburg, bevor es verchartert und 1996 wieder verkauft wurde. Im November letzten Jahres schließlich kam mit der BIRKA PARADISE ein wirklich beeindruckendes zweites Schiff in Fahrt, das neue Standards auf Kurz-Kreuzfahrten in der Ostsee setzt und die Karibik gleich hinter Stockholm beginnen läßt - Grund genug, sich die BIRKA PRINCESS und BIRKA PARADISE einmal näher anzusehen.*



Die BIRKA PRINCESS nähert sich am 5. Juli 2005 dem neuen Stadsgårdsterminalen in Stockholm. Foto: Uwe Jakob

## BIRKA PRINCESS

Am 16. April 1984 bestellte die Birka Line für 320 Millionen Finnmark ihren ersten Neubau bei der finnischen Werft Oy Valmet AB in Helsinki, deren Betrieb im Stadtteil Vuosaari 1986 im Wärtsilä Marine-Konzern aufging und Ende der 80er Jahre geschlossen wurde. Die Bau-Nr. 321 wurde am 29. Oktober 1985 ausgedockt und am 22. April 1986 an die Auftraggeber aus Mariehamn abgeliefert; Taufpatin des Schiffes auf den Namen BIRKA PRINCESS war Frau Runa Lundberg. Mit einer Vermessung von 21.484 BRT war die BIRKA PRINCESS zunächst eine Mischung aus Kreuzfahrtschiff und Autofähre, denn neben 1394 Passagieren in 497 Kabinen konnten auch 80 PKW oder 6 Busse im Autodeck mitgenommen werden, das durch eine 4,5 x 4,5 m große Pforte an der Backbordseite zu erreichen war. Auch war in den Anfangsjahren noch die Beförderung von weiteren 106 Deckspassagieren erlaubt - allerdings nur mit „One-Way-Ticket“, denn diese mußten während des nächtlichen Aufenthalts in Mariehamn das Schiff verlassen. Die bis zu 1500 Passagiere wurden von 150 Besatzungsmitgliedern betreut - ein Verhältnis, wie man es auch eher auf Fähren als auf Kreuzfahrtschiffen vorfindet.

Die BIRKA PRINCESS unternahm jede Woche sechs Rundreisen zwischen Stockholm und Mariehamn, denn wegen der Zoll-Einfuhrbestimmungen mußte jede Fahrt mindestens 24 Stunden dauern. In den Sommermonaten kamen besonders an den Wochenenden auch längere Fahrten nach Riga, Visby, Rønne oder Gdynia ins Programm; auch machte das Schiff jedes Jahr eine spezielle Weihnachtskreuzfahrt zu einem oder mehreren dieser Häfen. Bei mehreren kleineren Umbauten, so 1989 bei HDW in Kiel und 1992 bei der norwegischen Horten Verft, wurde das Autodeck immer weiter verkleinert und dient heute nur noch zur Lagerung, Ver- und Entsorgung des Schiffes im Hafen; Fahrzeuge werden nicht mehr transportiert. Der größte Umbau fand aber vom 19. Januar bis zum 22. Februar 1999 bei der Lloyd Werft in Bremerhaven statt: Für einen Preis von 180 Mio. SEK erhielt die BIRKA PRINCESS Sprinkleranlagen in allen Räumen und Katalysatoren für die vier Haupt- und drei Hilfsmaschinen, die den Ausstoß von Stickoxiden um 98 % reduzierten. Das Schiff wurde so zu einem der umweltfreundlichsten Kreuzfahrtschiffe der Welt. Aber auch das Äußere der BIRKA PRINCESS änderte sich radikal: Oberhalb der Brücke wurde ein neues Kabinendeck aufgesetzt, und die Front

der Decksaufbauten erhielt ein neues, stromlinienförmiges Design mit einem riesigen, über zwei Decks reichenden Panoramafenster. Die Vermessung stieg auf 22.412 BRZ, und seitdem finden 1537 Passagiere in 584 Kabinen (davon 37 % Außenkabinen) Platz an Bord. Die Besatzungsanzahl stieg nur geringfügig auf 160 Personen, aber die BIRKA PRINCESS war nun endgültig zum reinen Kreuzfahrtschiff geworden.

Auch nach dem Wegfall des zollfreien Verkaufs im Juli 1999 gilt für die Ålandinseln ein spezieller Status, der weiterhin zollfreien Einkauf an Bord der Fähren und Kreuzfahrtschiffe ermöglicht, die die Häfen Mariehamn bzw. Långnäs anlaufen. Davon profitiert auch die BIRKA PRINCESS, die außerdem schon seit 1997 nicht mehr mindestens 24 Stunden unterwegs sein muß und so eine siebte Abfahrt pro Woche in den Fahrplan aufnehmen konnte. Wie beliebt das Schiff ist, zeigt die Tatsache, dass 2003 fast 665.000 Fahrgäste in Stockholm ein- oder ausstiegen, was im Jahresdurchschnitt etwa 1.100 Passagiere pro Rundreise bedeutete, so dass nahezu jede Kabine das ganze Jahr über mit zwei Personen belegt war.

Da die neue BIRKA PARADISE ab November 2004 die täglichen Reisen nach Mariehamn übernahm, bekam die BIRKA PRINCESS einen neuen Fahrplan, der wöchentlich je eine Reise nach Mariehamn, Turku, Helsinki und Tallinn vorsah. Die Reisen nach Turku wurden jedoch - bedingt vor allem durch die Vielzahl billiger Fährangebote auf dieser Strecke und die mangelnde Attraktivität des Zielhafens - so schlecht angenommen, dass sie schon nach weniger als drei Monaten wieder eingestellt wurden. Im Sommer 2005 lief die BIRKA PRINCESS daher zweimal wöchentlich nach Mariehamn, einmal nach Helsinki und an den Wochenenden auf einer längeren Reise nach Visby und Tallinn. Generell herrscht auf den Kurzkreuzfahrten ab Stockholm, die neben den Birka-Schiffen auch noch von der VIKING CINDERELLA, dem kleinen Oldtimer BIRGER JARL sowie den Fähren der Reedereien Viking Line, Silja Line und Tallink angeboten werden, derzeit ein Kapazitäts-Überangebot mit einem Preiskampf als Folge. Dafür ist Birka allerdings mit der In-



**BIRKA PRINCESS: Sonnendeck am Heck des Schiffes.**  
Foto: Uwe Jakob



**BIRKA PRINCESS: Der Club Maritim wurde beim Umbau in Bremerhaven vergrößert.** Foto: Uwe Jakob

dienststellung der BIRKA PARADISE zum großen Teil selbst verantwortlich.

Schon beim Betreten der BIRKA PRINCESS wird das maritime Ambiente an Bord deutlich: Neben der Rezeption auf Deck 5 steht als Blickfang ein original Propellerblatt eines KaMeWa-Verstellpropellers, von denen zwei mit einem Durchmesser von 3,8 m das Schiff antreiben. Neben Kabinen im Vor- und Achterschiffsbereich befindet sich auf Deck 5 auch noch das große Shoppingcenter. Ein Deck höher werden die Passagiere am Eingang zum à la carte-Restaurant „Pommern“, das nach der im Hafen von Mariehamn als Museumsschiff liegenden Viermastbark benannt ist, von einer hölzernen Galionsfigur begrüßt. Passend dazu ist der Raum am Heck des Schiffes mit seinen roten und gelben Stühlen mit Bildern von Großseglern dekoriert und bietet den 290 Gästen beim Essen einen schönen Blick auf das Kielwasser und die vorüberziehende Landschaft. Mittschiffs auf Deck 6 liegt das zweite Restaurant namens „Albatross“, im Prinzip ein großes Selbstbedienungs-Buffet für bis zu 274 Passagiere, wie man es von vielen Ostseefahrten kennt. Die aländischen Farben blau, gelb und rot dominieren die Einrichtung. In der Arkade an Backbordseite zwischen den beiden Restaurants gibt es einige Stehtische für Raucher mit integriertem „Dunstabzug“, geschickt als Sonnenschirm verkleidet. Weiter vorn hängen großformatige Fotos aller

ehemaligen und heutigen Birka Line-Schiffe mit ihren technischen Daten.

Der „Club Maritim“ an der Stirnseite der Aufbauten mit dem großen, über die Decks 6 und 7 reichenden Panoramafenster ist sicherlich der beeindruckendste Raum an Bord und erinnert sehr an die „Windows Lounge“ auf dem Kreuzfahrt-Katamaran RADISSON DIAMOND. Von beiden Ebenen haben maximal 250 Fahrgäste eine phantastische Aussicht auf den vorüberziehenden Schärengarten. Lederbestuhlung in blau und beige, zwei Bars und eine große Tanzfläche direkt vor dem Fenster machen den Raum zu einem beliebten Treffpunkt. Im „Danzsalongen“ achtern, dem größten Raum an Bord, finden bis zu 448 Passagiere Platz in mintgrün/roten Kunstledersesseln und -sofas. Hier wie auch im „Club Maritim“ treten jeden Abend bekannte schwedische Bands auf, die meist für drei bis sieben Tage am Stück engagiert werden. Von Mitte Juni bis Mitte August steigt außerdem achtern auf Deck 9 jeden Tag die „Birka Princess Sommarparty“, die erst nach dem Festmachen in Stockholm endet.

Im Konferenz-Center auf Deck 7 mit 13 großen und kleinen Räumen fallen besonders die Schaukästen mit Hunderten von Tischflaggen, Standern und Wimpeln ins Auge. Jedes Unternehmen, das einen Konferenzraum an Bord nutzt, wird bereits vorab gebeten, sich dort zu „verewigen“ - eine Art

Ersatz für die Erinnerungs-Plaketten, der angelaufenen Häfen, die man auf anderen Kreuzfahrtschiffen bewundern kann? Auf jeden Fall eine clevere Idee! Auch auf die in Schweden sehr beliebten Pferdewetten muß man an Bord der BIRKA PRINCESS nicht verzichten: In einem kleinen Raum hinter der Konferenzabteilung können die Fahrgäste auf ihre Favoriten setzen, auf mehreren Monitoren die Live-Übertragungen der Rennen verfolgen und die Quoten kontrollieren. „Frejas Krog“ mittschiffs auf Deck 7 ist eine gemütliche Kneipe, in der man auch Snacks und kleine Gerichte bekommen kann. Ganz unten im Rumpf auf Deck 1 befindet sich im Vorschiff ein kleiner Innenpool, das Fitnesscenter und die Saunen, außerdem ein Schönheitssalon, der im letzten Jahr anstelle einiger Kabinen nachgerüstet wurde.

Der Umbau 1999 hat das Aussehen des Schiffes - besonders durch das aufgesetzte Kabinendeck oberhalb der Brücke - nachteilig beeinflusst, aber durch die zusätzlichen Kabinen sicherlich zur Wirtschaftlichkeit beigetragen. Der Ruf einer Autofähre verfolgt die BIRKA PRINCESS aber offenbar bis heute, denn die Reederei weist in ihren Broschüren immer wieder darauf hin, dass keine Autos mitgenommen werden und daß man „mit dem Schiff reist, um eine Kreuzfahrt zu unternehmen. Punkt. Aus.“ Auch nach Indienststellung der BIRKA PARADISE

**BIRKA PRINCESS: Rezeption mit Original-Flügel eines Verstellpropellers vom Schiff.** Foto: Uwe Jakob



**BIRKA PRINCESS: Restaurant Albatross** Foto: Uwe Jakob



hat die BIRKA PRINCESS ihre Anhänger - so verbringt eine Dame aus Schweden Jahr für Jahr etwa 180 Tage an Bord und bekundete, auf keinen Fall auf die PARADISE wechseln zu wollen.

#### BIRKA PARADISE

Die Werft Aker Finnyards in Rauma erhielt am 20. November 2002 von der Birka Line den Auftrag über ein Ostsee-Kreuzfahrtschiff für 1800 Passagiere zum Baupreis von 155 Millionen Euro. Der Kiel der Bau-Nr. 442 wurde am 20. Oktober 2003 in Rauma gelegt; gleichzeitig gab die Reederei den Namen BIRKA PARADISE bekannt. Schon am 16. April 2004 konnte der Neubau ausgeschwommen werden und machte am 19. August 2004 seine erste Probefahrt, der am 14. Oktober eine weitere folgte. Schließlich übergab die Werft am 8. November 2004 abends das 34.728 BRZ große Schiff an die Birka Line Abp, bevor es sich am nächsten Tag in seinem Heimathafen Mariehamn vorstellte. Die Taufe auf den Namen BIRKA PARADISE fand am 10. November um 15 Uhr am Stockholmer Skeppsbron statt; als Taufpatin hatte die Reederei die finnische Folkmusiksängerin Arja Saijonmaa ausgewählt. Am folgenden Tag begann der Einsatz auf täglichen Reisen von Stockholm nach Mariehamn, nur unterbrochen durch die Weihnachtskreuzfahrt 2004, die ab 23. Dezember von Stockholm über Tallinn, Helsinki und Mariehamn zurück in die schwedische Hauptstadt führte.

„Verbringen Sie 22 Stunden in Acapulco“ - mit diesem Slogan wirbt die Reederei für ihr neues Schiff. Und auch wenn Acapulco gar nicht in der Karibik liegt, basiert das Konzept der Inneneinrichtung auf einem Karibik-Kreuzfahrtschiff und hat viel mit den AIDA-Clubschiffen gemeinsam. Da das Klima in der Ostsee im Jahresdurchschnitt etwas anders ist als in der Karibik, mußte bei der Sonneneinstrahlung mit technischer Unterstützung nachgeholfen werden: Das 850 m<sup>2</sup> große Sonnendeck mit Pool mittschiffs auf Deck 10 trägt den Namen „Paradise Beach“, besitzt ein verschiebbares Glasdach und als Clou drei künstliche „Sonnen“, so daß sich die Passagiere auch im Winter bei Eis und Schnee draußen bei karibischen Tempera-



**BIRKA PARADISE beim Ablegen in Stockholm am 5 Juli 2005. Foto: Uwe Jakob**

turen und in tropischer Umgebung sonnen können. Diese künstlichen Sonnen erzielen denselben Effekt wie das Original, allerdings werden etwa 90 % der schädlichen UV-Strahlen herausgefiltert. Die Temperatur unter dem Glasdach liegt bei über 30 Grad Celsius, zwitschernde Vögel und rauschender Wind werden durch Lautsprecher dezent eingespielt und machen die Illusion vom Karibik-Strand perfekt. Für diese Innovation erhielt die BIRKA PARADISE in diesem Jahr den prestigeträchtigen „ShipPax Award“ in der Kategorie „Outstanding Cruise Concept“ und wurde somit Nachfolgerin der QUEEN MARY 2, die diesen Preis im Vorjahr bekommen hatte. Der Pool läßt sich dank einer verschiebbaren Plattform mit Teakholzbelag abdecken und jeden Abend ab 23 Uhr zur Disco-Tanzfläche umfunktionieren. Die Reederei hat neben dem Werbe-Effekt noch einen weiteren Nutzen vom „Paradise Beach“, denn die 70 Holz-Liegestühle unter den künstlichen Sonnen werden für 40 SEK pro Stunde an Sonnenhungrige vermietet.

Die äußeren Linien der BIRKA PARADISE entwarf Falkum Hansen Design aus Oslo; sie erinnern mit den runden Bullaugen statt Fenstern und dem keilförmig abfallenden Heck an die Hurtigruten-Schiffe TROLLEFJORD und MIDNATSOL, deren De-

sign ebenfalls aus der Feder von Finn Falkum Hansen stammt. Die Inneneinrichtung ist das Werk mehrerer Firmen; neben Lasse Heikkinen aus Finnland und den Norwegern Yran & Storbraaten war daran auch das Hamburger Büro PartnerShipDesign beteiligt. Viele Details der von ihnen entworfenen AIDAVITA und AIDAAURA finden sich in der Einrichtung der BIRKA PARADISE wieder - vor allem die künstlichen, aber täuschend echten Palmen, die die gewünschte karibische Atmosphäre an Bord schaffen sollen. Im Innern der BIRKA PARADISE liegen alle öffentlichen Räume auf den Decks 5, 6 und 10, während die Decks 4, 7, 8 und 9 sowie ein kleiner Teil von Deck 2 den insgesamt 714 Kabinen und Suiten vorbehalten sind. Die Suiten an Bord sind übrigens nach kleinen Inseln des Åland-Archipels benannt worden. Die zwei größten von ihnen an der Vorderseite des Aufbaus reichen über zwei Decks, haben ein riesiges Panorama-Fenster und sind neben einem großen Badezimmer sogar mit einem separaten Gäste-WC (!) ausgestattet.

Die Passagiere betreten die BIRKA PARADISE an der Backbordseite von Deck 5, direkt hinter dem vertikalen Glas-Schacht der drei Panorama-Fahrstühle, die die Decks 2 bis 10 verbinden und den Fahrgästen dabei

**BIRKA PARADISE: Café Brazil Foto: Uwe Jakob**



**BIRKA PARADISE: Grand Buffé Foto: Uwe Jakob**





**BIRKA PARADISE: Maritimes Ambiente in der Yacht Club Bar**  
Foto: Uwe Jakob

zwischen den Decks 5 und 10 ungehinderte Ausblicke auf das Meer ermöglichen. An der Rezeption vermittelt bereits die ersten künstlichen Palmen einen Hauch von Karibik; von dort nach achtern gelangt man durch eine „Palmenallee“ zum kreisrunden „Torget“, dem zentralen Platz in der Schiffsmitte, wo jeden Abend Livemusik und Karaoke auf dem Programm stehen. Auf der Backbordseite liegt das „Café Brazil“, ein dank der großen Panoramafenster sehr heller Raum, in dem neben Kaffee und Kuchen auch andere Getränke und kleine Gerichte zu bekommen sind. Gegenüber im „Pacific Pub“ ist die Einrichtung mit grünen und roten Stühlen und halbrunden Sitzecken an den Fenstern etwas dunkler gehalten. An den großen Raum schließt sich nach achtern ein Automatensaal mit „einarmigen Banditen“ an, hier ist besonders die Decke mit abgespannten Segeltuch-Bahnen sehenswert. Schließlich folgt achtern der „Club Copacabana“. Hier treten Abend bekannte schwedische Bands auf der Showbühne auf; die Passagiere finden dort zwei Tanzflächen und zwei Bars. Ganz achtern auf Deck 5 hinter dem „Club Copacabana“ befindet sich noch ein windgeschütztes Sonnendeck mit Tanzfläche - bei gutem Wetter wird das Programm aus der Lounge einfach dorthin ins Freie verlegt.

**BIRKA PARADISE: Wie auf jedem neuen Kreuzfahrtschiff gibt es auch hier einen Smoking Room, den Havanna Cigar Club mit roten Ledersesseln und -sofas. Foto: Uwe Jakob**



**BIRKA PARADISE: Paradise Beach mit den drei künstlichen Sonnen. Foto: Uwe Jakob**

Der gesamte vordere Teil des Decks 5 wird vom riesigen „Freeport Shopping Center“ eingenommen, sicherlich dem elegantesten Einkaufsparadies zwischen Schweden und Finnland. Stilvoll eingerichtet und übersichtlich nach Warengruppen aufgeteilt, wird der Supermarkt wie überall auf dem Schiff durch künstliche Palmen aufgelockert. Der zollfreie Einkauf bietet neben dem Schiff selbst wohl die größte Attraktion für die Passagiere, und die Reederei sorgt gern für logistische Unterstützung: Wer zwei Kästen Bierdosen an Bord kauft, bekommt einen kleinen Trolleywagen zum Transport gratis dazu! Die Festmachvorrichtungen am Bug auf Deck 5 sind komplett durch das darüberliegende Deck geschützt und können so auch im Winter bei schlechtem Wetter nicht vereisen. Vorn auf Deck 6 befindet sich eine freie Fläche zum Abbergen medizinischer Notfälle mittels Helikopter-Winch; notfalls könnte hier auch ein kleiner Hubschrauber landen.

Das darüber liegende Deck 6 ist die „Freßmeile“ der BIRKA PARADISE. Hier finden die Passagiere mittschiffs das „Grand Buffé“, wo sowohl das skandinavische Smörgäsbord als auch Gerichte aus dem Karibik- und Mittelmeerraum angeboten werden. Daneben liegt die „Yacht Club Bar“ mit einem wunderschönen Bartresen in Form einer klassischen Segelyacht. Das „Four Seasons Restaurant“ am Heck ist thematisch

in vier Bereiche mit unterschiedlicher Einrichtung und separaten Speisekarten aufgeteilt: „Le Bistro“ für kleine Mahlzeiten und ohne vorherige Platzreservierung, „Leonardo's“ für italienische Küche, „Compagniet“ im Kolonialstil und „Oriental“ mit asiatischen Gerichten. Deck 6 hat aber noch mehr zu bieten, zum Beispiel im vorderen Bereich das riesige Konferenzzentrum mit 12 Räumen für zusammen bis zu 400 Personen. Die einzelnen Räume tragen die Namen karibischer Inseln; das große zentrale Auditorium heißt folgerichtig „Miami“ (eine Idee des Architekten Lasse Heikkinen), und ein großformatiges Foto mit der Skyline der „Cruise Capital of the World“ nimmt eine ganze Wand dieses in der Mitte teilbaren Konferenzraums ein. In den Sommermonaten werden übrigens auf beiden Birka-Schiffen Teile der Konferenzräume als zusätzliche Kinderspielzimmer genutzt. Daneben gibt es aber auf Deck 6 auch noch ein „richtiges“ großes Kinderspielzimmer, ein Internet-Center und den „Havanna Cigar Club“ mit schweren weinroten Ledersesseln und -sofas. In den runden Tischplatten sind alte Weltkarten eingefasst. Vorn auf Deck 10 liegt die leider zu klein geratene „Paradise Lounge“, der Panorama-Salon und einzige öffentliche Raum an Bord mit Blick voraus. Bequeme Sofas und Sessel in blau, rot und orange sowie eine kleine Bar machen die Lounge zu einer ruhigen Oase an Bord. Achtern

**BIRKA PARADISE: Der größte Konferenzraum an Bord trägt den Namen „Miami“, während die übrigen Räume nach karibischen Inseln benannt sind. Foto: Uwe Jakob**





**Heckaufnahme der BIRKA PARADISE im Archipel vor Stockholm am 6. Juli 2005. Das Glasdach über dem „Paradise Beach“ ist wegen des guten Wetters geöffnet worden. Foto: Uwe Jakob**

schließt sich der große „Paradise Relax & Spa“-Bereich an: Lag dieser auf der BIRKA PRINCESS noch tief unten im Rumpf auf Deck 1, so ist schon allein die Lage an Bord der BIRKA PARADISE ein Hinweis auf die gestiegene Bedeutung, die man inzwischen dem Wellness-Angebot beimisst. Neben dem bereits beschriebenen „Paradise Beach“, dessen Einrichtung abgesehen von vielen grünen Palmen wieder in den äländischen Farben blau, gelb und rot gehalten ist, liegt achtern auf Deck 10 noch das große Freiluft-Sonnendeck - mit Bar, Bühne & Tanzfläche unter einem schützenden Dach aus Segeltuch. Rund um das oberste Deck 11 schließlich verläuft eine 193 m lange Joggingstrecke.

Die durch Det Norske Veritas klassifizierte BIRKA PARADISE erfüllt zwei neue Klassifikations-Kriterien: „Clean Design“ ist ein Zeichen für Umweltverträglichkeit. Das Schiff ist genau wie die BIRKA PRINCESS mit Katalysatoren für alle 8 Hauptmaschinen und Hilfsdiesel sowie mit einer Abwasser-Behandlungsanlage ausgestattet, verwendet schwefelarme Brennstoffe und ist mit ungiftigen Farben angestrichen worden. Die Rumpfform wurde hinsichtlich der Minimierung von Wellen und Unterwasserströmungen optimiert, um die empfindliche Schärenlandschaft nicht in Mitleidenschaft zu ziehen. Der im Gegensatz zu den meisten heute gebauten Kreuzfahrtschiffen konventionelle Antrieb mit Schraubenwellen und Verstellpropellern ist trotzdem nahezu geräusch- und vibrationsfrei und rechtfertigte die Vergabe der „Comfort Class“ durch DNV. Die Einführung der BIRKA PARADISE wurde durch eine groß angelegte Marketing-Kampagne unterstützt - so drehte das schwedische Fernsehen eine Reihe verschiedener Sendungen an Bord. Kapitän Clas Öfverström wurde dabei zur „Galionsfigur“ in den schwedischen Medien. Ähnlich wie bei der COLOR FANTASY galt es, einen ganz neuen Markt für das Schiff zu erschließen,

was in beiden Fällen gelungen ist. Heute sind 99 % der Gäste an Bord Schweden, doch die Fahrt durch die Stockholmer Schärenwelt nach bzw. von Mariehamn wäre auch für Gäste aus anderen Ländern eine Attraktion, besonders im Sommer, wenn beide Passagen bei Tageslicht stattfinden. Das eigentliche Ziel allerdings ist das Schiff selbst. Fazit: Die BIRKA PARADISE ist ein hochklassiges, reines Kreuzfahrtschiff mit einer Vielzahl an Restaurants und Unterhaltungsmöglichkeiten, die ein Passagier in 22 Stunden gar nicht alle ausprobieren kann. Auch wenn das Schiff zur Zeit siebenmal wöchentlich die Route nach Mariehamn fährt, erscheint die BIRKA PARADISE daher geradezu prädestiniert, nach der „Einführungsphase“ auch längere Reisen im Ostseeraum zu unternehmen.

#### **Birka Line - eine äländische Reederei**

Die Birka-Gruppe ist ein wichtiger Arbeitgeber für die Ålandinseln, denn auf den neun Schiffen (neben den beiden Kreuzfahrtschiffen der Birka Line Abp besitzt die Tochtergesellschaft Birka Cargo noch sieben RoRo-Schiffe) und an Land in Mariehamn und Stockholm arbeiteten 2004 insgesamt 877 Personen. Davon kamen 467 Mitarbeiter oder 53 % von den Ålandinseln - viele davon

von den kleineren Eilanden des Archipels, auf denen sonst kaum Arbeit zu finden ist. Überhaupt ist die Birka Line eine durch und durch äländische Reederei, deren Aktienanteile zwar weit gestreut, aber nach wie vor überwiegend im Besitz von Äländern sind: Nicht nur, daß die beiden Birka-Kreuzfahrtschiffe in Mariehamn registriert sind, auch die Schornsteine sind in den Nationalfarben blau, gelb und rot angestrichen. Frühere Schiffe der Reederei besaßen sogar einen bunten Rumpfanstrich in diesen Farben! Und besonders an Bord der BIRKA PRINCESS findet man überall in den Treppenhäusern und Passagen Werke äländischer Künstler. Nach der Indienststellung der BIRKA PARADISE ging die Expansion der Reederei auch an Land weiter, denn am 11. Mai 2005 wurde der neue Stadsgårdsterminal in Stockholm eröffnet, dessen vollständiger Umbau durch die Stockholmer Hafenverwaltung eine wichtige Voraussetzung für den Einsatz des zweiten Kreuzfahrtschiffs der Birka Line Abp ab Stockholm war. Gleichzeitig zogen auch Birka Cruises AB, die für Marketing und Vertrieb zuständige schwedische „Filiale“ der Äländer, in das neue Gebäude ein und verließen somit nach mehr als dreißig Jahren das zu klein gewordene „Runda Huset“, ihr altes kreisrundes Bürogebäude mitten im Verkehrsknotenpunkt Slussen.

#### **Technische Daten der BIRKA PRINCESS und BIRKA PARADISE im Vergleich:**

	BIRKA PRINCESS	BIRKA PARADISE
Bauwerft:	Oy Valmet AB, Helsinki	Aker Finnyards Oy, Rauma
Baujahr:	1986	2004
Baunummer:	321	442
Vermessung:	22.412 BRZ, 1.825 tdw	34.728 BRZ, 3.266 tdw
Hauptabmessungen:	142,9 x 24,7 x 6,0 m	177,0 x 28,0 x 6,5 m
Hauptmaschinen:	4 x Wärtsilä-Vasa 12V32	4 x Wärtsilä 6L46B
Leistung:	17.652 kW bei 750 UpM	23.400 kW bei 500 UpM
Geschwindigkeit:	20 kn	21 kn
Passagiere:	max. 1.537	max. 1.800
Kabinen:	584	714
Besatzung:	160	181



Seit August 2005 fährt die zwischen Travemünde und Malmö eingesetzte LÜBECK LINK ex FINNROSE -90 (33.163 BRZ/Bj. 1980) im Outfit der Nordö Link Muttergesellschaft Finnlines. Foto: Hans-Joachim Hellmann

# FERRIES Aktuell

## FINNSTAR vom Stapel gelaufen

Am 30. Juli lief bei Fincantieri in Castellammare di Stabia der erste von fünf Neubauten für Finnlines vom Stapel. Das auf den Namen FINNSTAR getaufte Schiff soll Ende des Jahres abgeliefert werden und mit zwei weiteren Schwesterschiffen die vier Schiffe der Finnhansa-Klasse im Verkehr zwischen Travemünde und Helsinki ablösen. Zwei der Schiffe sind in Castellammare di Stabia im Bau, weitere drei der Fünferserie in Ancona. Mit 4.200 Lademetern und Kabinenplätzen für 500 Passagiere läuten diese Schiffe eine neue Phase im Finnland-Deutschland-Verkehr ein. Finnlines zieht damit außerdem in der Geschwindigkeit der Schiffe von 25 kn nahezu mit Superfast gleich. (MS)

## Silja Line vor Veränderungen

Nachdem Silja Line im ersten Halbjahr 2005 über 20 Mio. USD Verlust einfuhr, hat Seacontainers Ltd., seit 2002 zu 100% Eigner von Silja Line, einschneidende Maßnahmen angekündigt, deren Art und Umfang im Oktober bekanntgegeben werden sollen. Ungewiss soll auch sein, ob die FINNJET und die SILJA OPERA eine Zukunft in der Flotte von Silja Line haben. Unklar ist außerdem, ob der seit Mai bestehende Vorvertrag in eine Festbestellung bei Aker Finnyards umgewandelt wird, und im Jahre 2007 die derzeit zwischen Stockholm und Turku verkehrenden Fährschiffe von Silja Line und die RoPax-Fähren von SeaWind Line ersetzt werden. Mit diesem Schritt könnten jedenfalls die Bunker- und Betriebskosten auf dieser Strecke erheblich gesenkt und das Angebot würde deutlich auf den reinen Bedarfs- und Frachtverkehr zugeschnitten. Die Helsinki-Fähren sollen nunmehr im Frühjahr 2006 renoviert und für jeweils gut zweieinhalb Wochen gedockt werden. Während dieser Überholung wird die SILJA EUROPA vom 9.1. bis 8.2. aus dem Turku-Kapellskär-Dienst auf die Helsinki-Route wechseln. Für diese Zeit wiederum wird die SILJA OPERA die SILJA EUROPA im Kapellskär-Dienst vertreten. (MS)

## Tallink baut Flotte massiv aus

Mit zwei kurz aufeinander folgenden Neubaufträgen hat die estnische Reederei Tallink Anfang August für Aufsehen in der Fährschiffahrt gesorgt. Am 1. August unterzeichneten Tallink und Aker Finnyards den Vertrag über den Bau einer neuen Schnellfähre für die Route Helsinki Tallinn. Die in Helsinki zu bauende Fähre für 1.900 Passagiere soll die Strecke zwischen den beiden Hauptstädten am Finnischen Meerbusen in 1 Stunde und 50 Minuten zurücklegen. Ihr Design erinnert in vielen

Bereichen an das Layout der 2001 abgelieferten SEAFRANCE RODIN. So sind Länge (185 m), Breite (27,70) und Lademeter (2000m) mit dem Seafrance-Schiff identisch. Tallink setzt somit im Verkehr Helsinki-Tallinn neben dem Neubau 435, einem verlängerten Nachbau der ROMANTIKA, der zur Zeit bei Aker Finnyards entsteht, und für den Kreuzfahrt-Verkehr auf der gleichen Route bestimmt ist, auf den Bedarfs- und Frachtverkehr, der schon seit längerem auf kürzere Überfahrtszeiten und einem Verkehr im Stil von Dover-Calais wartet. Der Bauvertrag beinhaltet die Option auf ein weiteres Schiff dieses Typs. Ablieferung ist im Frühjahr 2007.

Nur eine Woche später, am 8. August folgte die unerwartete Meldung, dass Tallink nun auch einen Neubauftrag mit Fincantieri in Italien gezeichnet habe. Dabei sollen zwei Schiffe, auch hier eines zunächst Option, mit je 36.000 BRZ für rund 2000 Passagiere in 200 Kabinen und 2.000 Lademeter gebaut werden. Interessant dabei die Geschwindigkeit, die mit 29 kn angegeben wird. Gerüchten zufolge könnte Tallink mit diesen Schiffen, die nicht so recht auf eine der bestehenden Routen passen, einen neuen Dienst nach Rostock aufnehmen, eine Bestätigung hierzu ist bis Redaktionsschluss jedoch nicht erfolgt. (MS)

## Ehemalige BEGONIA bei Baltic Scandinavia Link

Eine neue Reederei mit dem Namen Baltic Scandinavia Link hat die BEGONIA ex BEGONIA -05 ex REGINA 1 -02 ex EUROPEAN PATHFINDER -02 ex PANTHER -98 ex EUROPEAN CLEARWAY -96 (8.023 BRZ/Bj. 1976) von Transeuropa Ferries übernommen und in VIA MARE umbenannt. Seit dem 23. August verkehrt sie unter estnischer Flagge zwischen Paldiski im Norden Estlands und Västervik an der Ostküste Schwedens. (MS)

## Dänen und Russen kooperieren

Die russische Reederei Sovcomflot und DFDS haben einen gemeinsamen RoRo-Dienst zwischen Ust Luga (bei St. Petersburg), Baltijsk und Saßnitz aus der Taufe gehoben. Der neue Dienst unter der Flagge von SCF DFDS Line wird ab nächstem Sommer zwei wöchentliche Abfahrten auf der Route anbieten. Zum Einsatz kommen sollen hier die beiden Eisenbahnfähren VILNIUS (22.341 BRZ/Bj. 1987) und KLAIPEDA (21.890 BRZ/Bj. 1987). Außerdem soll die TOR BALTICA ex ELK -01 (14.374 BRZ/Bj. 1978) zwischen Ust Luga und Kiel eingesetzt werden. (MS)

## Scandlines

Ab Oktober will Scandlines seine Baltikum-Aktivitäten auf den Hafen von Ventspils bündeln. Die bisher zwischen Rostock und Liepaja eingesetzte

URD ex AKTIV MARINE -90 ex BOYANA -90 ex SEAFREIGHT HIGHWAY -88 ex EASY RIDER -85 (13.294 BRZ/Bj. 1981) wechselt per 1. Oktober auf die Rostock – Ventspils-Strecke und wird noch durch das Schwesterschiff ASK ex LUCKY RIDER -84 ex STENA DRIVER -85 ex SEAFREIGHT FREEWAY -88 ex SERDIKA -90 ex NORDIC HUNTER -90 ex AKTIV MARINE -90 (13.294 BRZ/Bj. 1981) verstärkt. Die ASK befindet sich zurzeit in Charter der spanischen Reederei Iscomar und verkehrt zwischen Valencia und Palma de Mallorca. Auch die bisher zwischen Karlshamn und Liepaja eingesetzte PETERSBURG ex MUKRAN -95 (25.353 BRZ/Bj. 1986) wechselt auf die Karlshamn – Ventspils-Strecke. Außerdem setzt Scandlines noch die FELLOW ex FINNFELLOW -02 (14.297 BRZ/Bj. 1973) zwischen Nynäshamn und Ventspils ein. (FL)

**TT-DELPHIN verkauft**

Die seit dem 19. Dezember 2004 in Rostock aufgelegte TT-DELPHIN ex DELPHIN -02 (5.333 BRZ/Bj. 1996) wurde nach der Übernahme durch International Fast Ferries aus Jeddah am 11. Juni 2005 in ALMOTTAHEDAH-1 umbenannt. Das Schiff verließ am 6. Juli 2005 Rostock mit Ziel Rotes Meer. (FL)



Die ALMOTTAHEDAH-1 auf der Überführung im Nord-Ostseekanal. Foto: Hans-Joachim Hellmann

**Connex übernimmt Helgelandske**

Wie schon zu Beginn des Jahres erwartet, hat Connex Norge AS weitere Anteile an Helgelandske AS mit Sitz in Sandnessjøen übernommen. Nach dem Ankauf von 15% Anteilen im Februar besitzt Connex nunmehr 83,14% der Aktien. Verkauft haben ihre Anteile Saltens Bilruter AS, Nordlandsbanken und Sparebanken Rana. Neben Helgelandske gehört mit Finnmark Fylkesrederi (FFR) eine weitere alteingesessene norwegische Fährreederei zu Connex Norge. (MS)

**DFDS übernimmt Göteborg-Killingholme von Cobelfret**

Zum 14. Juni 2005 hat DFDS die Route Göteborg-Killingholme von Cobelfret übernommen. Die beiden bisher dort eingesetzten Schiffe EVA ODEN ex TOR BELGIA -98 ex EVA ODEN -88 (16.948 BRZ/Bj. 1979) und BRITTA ODEN ex TOR SCANDIA -98 ex BRITTA ODEN -88 (16.947 BRZ/Bj. 1979) laufen im Rahmen einer 12-Monats-Charter an DFDS weiter auf der Route, deren Zielhafen in England von Killingholme nach Immingham verlegt wird. DFDS Tor Line wird diesen neuen Dienst unter der Bezeichnung „HumberBridge“ betreiben, der parallel zur bestehenden Route von Göteborg nach Immingham liegt, die unter dem Namen AngloBridge bekannt ist. (MS)

**TFDS will Fjord Line verkaufen**

Die Zeiten von Fjord Line als Tochtergesellschaft von TFDS sind anscheinend gezählt. Die nordnorwegische Reederei, einer der beiden Kooperationspartner bei Hurtigruten, und Betreiber regionaler Fährlinien in der Region um Tromsø und Harstad hat angekündigt, die aus Askøy-Bergen Rutelag hervorgegangene, im Verkehr zwischen Hanstholm und Bergen sowie Newcastle und Bergen aktive Fährreederei zu verkaufen oder mit einer anderen Fährgesellschaft zu fusionieren. Eine Entscheidung hierzu sollte im Laufe des 3. Quartals 2005 fallen. Der Plan, Fjord Line und Smyril Line unter einer Dachgesellschaft zu vereinen war 2004 gescheitert. Erst Ende 2002 wollte Color Line sich das Unternehmen und die Routen einverleiben. Die Übernahme durch Olav Nils Sundes Color Group wurde jedoch durch den starken Widerstand in Westnorwegen und das Engagement von TFDS verhindert. Fjord Line hat im ersten Halbjahr 2005 einen Verlust von 50 Mio. NOK eingefahren.

Zum Redaktionsschluss befand sich Fjord Line außerdem in Verhandlungen mit Prince of Fundy Cruises, die die JUPITER von Fjord Line übernehmen wollen. Die Reederei will mit der JUPITER die SCOTIA PRINCE (12.087 BRZ/Bj. 1987) ersetzen. Eine Absichtserklärung über den Verkauf

wurde bereits Ende Juli unterzeichnet. Für den Fall des Verkaufs sollte die JUPITER mit Beginn der im September anstehenden Dockung an die Amerikaner übergeben werden. Als Ersatz will Fjord Line in diesem Fall spätestens zum 1. November ein neues Schiff präsentieren. Während der davon unabhängig seit längerem geplanten sechswöchigen Dockung ab dem 25. September soll das inzwischen dreißig Jahre alte Fährschiff mit einer Sprinkleranlage ausgerüstet werden. (MS)

**MADS MOLLS zurück an Eigner**

Mols-Linien hat die seit 1998 gecharterte Schnellfähre MADS MOLLS ex MADS MOLLS -05 ex CAT-LINK V -99 (5.617 BRZ/Bj. 1999) nach dem Ende der Charter an ihre Eigner – Nordic Catamatan Ferries, eine Tochter von Incat zurückgeliefert. Das Schiff liegt nun in Århus als INCAT 049 auf. Demnächst soll das Schiff nach Boulogne verholten und dort für den Einsatz als SPEEDTWO für Speed Ferries im Boulogne – Dover-Dienst vorbereitet werden. (MS)

**Stena RoRo bestellt in Russland**

Stena RoRo hat bei der Werft Baltiysky Zavod in St. Petersburg vier RoPax-Fähren zur Auslieferung ab 2008 in Auftrag gegeben. Wo die Neubauten eingesetzt werden sollen ist noch nicht bekannt. In Größe und Ausstattung ähneln diese vier Neubauten den zwei bereits im Bau befindlichen RoPax-Einheiten der sog. Seabridger-Klasse. Deren Rumpfe entstehen ebenfalls bei Baltiysky Zavod in St. Petersburg, werden im Unterschied zu den jetzt bestellten Einheiten aber bei Fosen Mek. Verksteder in Norwegen ausgerüstet. (MS)

**Brittany Ferries bestellt bei Aker Finnyards**

Aker Finnyards konnte nur einen Tag nach der Bestellung von Tallink einen weiteren Auftrag für den Bau einer Trailerfähre verbuchen. Brittany Ferries bestellte eine RoPax-Fähre zur Lieferung im Herbst 2007, für einen Baupreis von rund 80 Mio. EUR. Auch dieser Neubauftrag soll von der Werft in Helsinki abgeliefert werden, während die Sektionen in Rauma entstehen sollen. Die Betriebe in Turku mit den Schiffen der FREEDOM-Klasse für RCCL und Rauma mit drei RoRo-Schiffen für Rederi Ab Transatlantic sowie der Ausrüstung der COLOR MAGIC sind bis Ende 2007 ausgelastet. Die 165 m lange und 26,8 m breite Trailerfähre wird eine Kapazität von 2200 Lademetern und 120 Kabinen aufweisen, und eine Geschwindigkeit von maximal 23 kn erreichen. Sie soll die COUTANCES (6.507 BRZ/Bj. 1978) ablösen, die derzeit zwischen Poole und Cherbourg eingesetzt wird. Auch hier beinhaltet der Vertrag die Option auf ein zweites Schiff dieses Typs. (MS)

**Norse Merchant an Norfolkline**

Die zur A.P. Møller Group gehörende Reederei Norfolkline hat Ende Juni überraschend angekündigt, die in der Irischen See tätige Norse Merchant Group übernehmen zu wollen. Norse Merchant und deren Haupteigner, die Investmentgruppe Wayzata Investment Partners aus Minnesota in den Vereinigten Staaten haben das Kaufangebot bereits angenommen, eine entsprechende Absichtserklärung zwischen den drei Parteien wurde gezeichnet. Der Verkauf muss noch von den Wettbewerbsbehörden genehmigt werden.

NorseMerchant Ferries hat außerdem zwei seiner vier RoPax-Fähren, die BRAVE MERCHANT (22.046 BRZ/Bj. 1999) und die DAWN MERCHANT (22.152 BRZ/Bj. 1998) an New Paragin Investment, Hongkong, verkauft. Die BRAVE MERCHANT wird im November von der in DUBLIN VIKING umzubenennenden MERSEY VIKING (21.856 BRZ /Bj. 1997) ersetzt, an deren Stelle die neue im Bau befindliche MERSEY VIKING treten wird. Die DAWN MERCHANT, bei Norfolkline in Charter, wird dort im September durch die neue MAERSK DUNKERQUE abgelöst. (MS)



Die neue LAGAN VIKING verkehrt seit dem 19. Juli 2005 für Norse Merchant Ferries zwischen Birkenhead und Belfast. Das Schiff 186,5 m lange Schiff kann 480 Passagiere und 2.270 Spurmeter Fracht befördern. Foto: The Shipping Information Service

## Neue VLIELAND

Die neue VLIELAND (2.726 BRZ) absolvierte am 20. Juli 2005 ihre Jungfernfahrt im Vlieland – Harlingen-Dienst für Rederij Doeksen. Das Schiff war von FBMA Babcock Marine in Cebu auf den Philippinen gebaut worden und dort am 27. Januar 2005 vom Stapel gelaufen. Mit einer Länge von 64,00 Metern kann der Katamaran bei einer Geschwindigkeit von 15 Kn 1.300 Passagiere und 58 PKW befördern. (FL)



Die neue VLIELAND verkehrt zwischen Harlingen und der Insel Vlieland. Foto: Ton Grootenboer

## Nedlines

Die neue Reederei Nedlines will ab September mit der von Kystlink eingekauften ENVOY ex EUROPEAN ENVOY -04 ex IBEX -98 ex NORSE -95 ex NORSEA -86 ex IBEX -80 (14.077 BRZ/Bj. 1979) einen neuen Frachtdienst zwischen Ijmuiden und Harwich eröffnen. Die ENVOY war im Juni durch die ALKMINA A. bei Kystlink ersetzt und zunächst in Sandefjord aufgelegt worden. Vom 27. Juli 2005 bis Ende August wurde sie vom vorherigen Eigentümer P&O Ferries eingekauft und zwischen Liverpool und Dublin eingesetzt. (FL)

## Transmanche Ferries

Am 21. Juli 2005 lief bei spanischen Barreras Werft der erste Neubau für Transmanche Ferries als COTE D'ALBATARE vom Stapel. Das zweite Schiff soll den Namen SEVENS SISTERS tragen. Die Schiffe sind 142,45 lang und können 600 Passagiere und 750 Spurmeter rollende Fracht befördern. Beide Neubauten sollen im nächsten Jahr zwischen Newhaven und Dieppe eingesetzt werden. (FL)



Die DIEPPE ex SAGA STAR -02 ex GIROLATA -93 ex SAGA STAR -88 vom Stapel als SAGALAND (17.672 BRZ/Bj. 1981) soll durch den ersten Neubau ersetzt werden und steht dann zum Verkauf. Das Foto zeigt das Schiff mit der neuen Aufschrift, die es im Frühjahr bekam. Foto: Frank Lose



Für Iscomar verkehrt die PITIUSA NOVA zwischen Ibiza und Formentera. Foto: Ton Grootenboer

## Iscomar

Seit Frühjahr 2005 verkehrt die PITIUSA NOVA ex ALINE -05 ex SOLIDOR 4 -03 ex ELBA EXPRESS -99 ex MADIKERA -95 ex ANNE-LISE -93 (775 BRZ/Bj. 1975) für den neuen Eigentümer Iscomar zwischen Ibiza und

Formentera. Zuletzt war die Schnellfähre von Emeraude Lines zwischen Saint Malo und den Kanalinseln Jersey und Guernsey im Einsatz gewesen. (FL)

## SHARDEN

Mit der Ablieferung der SHARDEN (35.736 BRZ) am 21. März 2005 ist zunächst die Neubau-Serie der Reederei abgeschlossen. Das Schiff verkehrt für Tirrenia di Navigazione zwischen Civitavecchia und Olbia auf der Insel Sardinien. Die SHARDEN kann mit einer maximalen Geschwindigkeit von 31 Knoten 2.910 Passagiere und 620 PKW befördern. (FL)



Die neue SHARDEN hier im Juni 2005 auslaufend Olbia. Foto: Frank Lose

## TTT-Lines

Die italienische Reederei TTT-Lines charterte für den Livorno – Cagliari-Dienst die GOLFO DEL SOLE ex ESARYNA 1 -83 ex ESPRESSO VENETO -82 vom Stapel als LANGUEDOC (10.659 BRZ/Bj. 1978) ab dem 23. Juni 2005 ein. Die zuvor hier eingesetzte NORSE MERSEY ex CETAM MASSILIA -02 ex NORSE MERSEY -02 (16.009 BRZ/Bj. 1995) verkehrt seit dem 25. Mai 2005 für Med Seaways zwischen Savona und Tarragona in Spanien. (FL)



Die GOLFO DEL SOLE im TTT-Lines Anstrich in Cagliari. Foto: Egidio Ferrighi

## SNAV kauft ex-Olau Schiffe

Die beiden Schwesterschiffe PRIDE OF LE HAVRE ex OLAU HOLLANDIA-94 (33.336 BRZ/Bj. 1989) und PRIDE OF PORTSMOUTH ex OLAU BRITANNIA -94 (33.336 BRZ/Bj. 1990) sind von der Hamburger TT Line mit Lieferung im Januar 2006 an die italienische Reederei SNAV verkauft worden. Beide Schiffe sollen ihre letzte Abfahrt für den derzeitigen Charterer P&O Ferries am 30. September 2005 durchführen und dann zunächst aufgelegt werden. SNAV wird die Schiffe wohl zwischen Neapel und Palermo einsetzen. (FL)



Die MARIA MADDALENA wurde 1955 als ÆRØSKØBING für den Ærøskøbing - Svendborg-Dienst gebaut. Foto: Frank Heine

**SNAP**

Die vom kleinen italienischen Hafen Terracina zur Insel Gaeta verkehrenden Schiffe sind nun unter einem Dach vereint und bieten eine nahezu einzig Vielfalt alter Tonnage aus Skandinavien. Die Reederei Società Navigazione Arcipelago Ponziano (SNAP), die bisher hier die CARLOFORTE ex ROSPIGGEN -75 ex FLEUR DES ILES -75 (1.246 BRZ/Bj. 1973) einsetzte, hat nun zwei weitere Schiffe übernommen. Dieses sind die RIO MARINA ex ROSPIGGEN -62 (352 BRT/Bj. 1960) und die MARIA MADDALENA ex ÆRØSKØBING -59 (298 BRZ/Bj. 1995). Die CARLOFORTE und die MARIA MADDALENA verkehren zwischen Terracina und Ponza, die RIO MARINA wird nun von Terracina nach Ventotene für Società Navigazione Isole Ponziane (SNIP) eingesetzt. (FL)

**NISSOS MYKONOS**

Kurz vor Ablieferung steht die NISSOS MYKONOS an Hellenic Seaways. Dieses Schiff war 2002 als BLUE STAR CHIOS von Blue Ferries bei Hellenic Shipyards in Perama bestellt worden. Während der Bauphase wurde der Auftrag in beiderseitigem Einvernehmen storniert und der Rumpf blieb zunächst unvollendet, bis er im letzten Jahr von Hellas Ferries übernommen wurde. Die Fertigstellung zog sich lange hin und der Ablieferungstermin musste mehrfach verschoben werden. Auf welcher Strecke das Schiff eingesetzt werden soll ist noch nicht bekannt. (FL)



Die neue NISSOS MYKONOS bei den Probefahrten.  
Foto: Nikos Thrylos

**PENELOPE**

Die PENELOPE A. ex ROSTOCK LINK -00 ex TRAVEMÜNDE LINK -91 ex TRAVEMÜNDE LINK I -88 ex FLAVIA -88 ex EUROPEAN GATEWAY -83 (11.335 BRZ/Bj. 1975) wurde im Frühjahr unter griechische Flagge gebracht und in PENELOPE umbenannt. Das zuletzt im Bari – Durres-Dienst eingesetzte Schiff verkehrt nun für Agoudimos Lines zwischen Thessaloniki, Samos, Kos, Rhodos, Karpathos und Heraklion auf Kreta. Der erste Teil dieser Strecke wird vom griechischen Seefahrtsministerium subventioniert. (FL)



**Libyen**

Die beiden letzten Passagierfähren der libyschen Staatsreederei National General Maritime Co. sind schon seit längerer Zeit nicht mehr im Dienst. Die seit Juli 2002 in Tripolis aufgelegte TOLETELA ex MONTE TOLEDO -77 (13.868 BRZ/Bj. 1974) wurde im Frühjahr 2005 an Dubai Coast Shipping zum Abbruch verkauft und erhielt den neuen Namen ROSE I. Das Schweserschiff, die GARNATA ex MONTE GRANADA -77 (13.868 BRZ/Bj. 1975) wurde am 22. Juni 2005 in Tripolis durch ein Feuer an Bord erheblich beschädigt. (FL)



Die ROSE I ex TOLETELA im Mai 2005 in Tripolis. Foto: Frank Behling

**UN Ro-Ro**

Mit der UN MARMARA hat die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft am 28. Juni 2005 ein weiteres Schiff an die türkische Reederei U.N Ro-Ro abgeliefert. Das Schiff verkehrt wie auch der Rest der Flotte zwischen Istanbul und Triest. Außerdem hat U.N Ro-Ro nun die UND AKDENIZ (22.900 BRZ/Bj. 2000) an Norfolk Line abgegeben. Mit dem neuen Namen MAERSK VLAARDINGEN soll das Schiff ab Herbst vom neuen Norfolk Line Terminal in Vlaardingen bei Rotterdam verkehren. (EL)



Das siebte Schiff für die türkische Reederei U.N Ro-Ro ist die U.N MARMARA, zwei weitere sind noch in Flensburg bestellt.  
Foto: Ulrich Streich

**CHALLENGER**

Die CHALLENGER ex STENA CHALLENGER -05 ex PRIDE OF CHERBOURG -05 ex ISLE OF INNISFREE -02 (22.365 BRZ/Bj. 1995) führte am 22. August 2005 ihre Jungfernfahrt für Toll Shipping im Interislander-Dienst zwischen Wellington und Picton durch. Das Schiff ist für fünf Jahre nach Neuseeland verchartert. Die Überführungsreise begann die in Gdansk umgemalte und umbenannte CHALLENGER am 28. Juni von Uddevalla aus mit einer PKW-Ladung über Falmouth, den Panama-Kanal, Iquique in Chile, Papeete, Napier und erreicht am 12. August 2005 Wellington. (FL)

links: Die CHALLENGER bei der ersten Ankunft in Wellington am 13. August 2005.  
Foto: Michael Pryce



Die mit 93.502 BRZ vermessene NORWEGIAN JEWEL einlaufend Hamburg. Das Schiff absolvierte seine Jungfernkreuzfahrt am 10. August 2005 von Dover ins Mittelmeer. Foto: Hans-Joachim Hellmann

## FERRIES Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig

### Meyer Werft weiterhin auf der Erfolgswelle

Nachdem bereits in der letzten Ausgabe über die gute Auftragslage der Papenburger Meyer Werft berichtet wurde, konnte das renommierte Schiffbauunternehmen im Juli einen weiteren Festauftrag verbuchen. AIDA Cruises bestellte ein drittes 68.500 BRZ großes Clubschiff zur Ablieferung im April 2008. Zwei weitere Schiffe dieses Typs sollen 2007 und 2009 in Fahrt kommen. Ebenfalls im Juli unterzeichnete die Meyer Werft eine Absichtserklärung zum Bau eines 117.000 BRZ großen Kreuzfahrtschiffs mit der Reederei Celebrity Cruises. Die Ablieferung des 315 Meter langen und 36,8 Meter breiten Post-Panamax-Schiffs - eine Premiere für Werft und Reederei - ist für den Herbst 2008 geplant. Am 4. August lieferte die Papenburger Werft mit der 93.502 BRZ großen NORWEGIAN JEWEL zudem ein weiteres Schiff an die zur Star Cruises Gruppe zählende Norwegian Cruise Line ab.

### Transocean Tours bringt drittes Seeschiff in Fahrt

„Nachwuchs“ beim Bremer Seereisenveranstalter Transocean Tours: Im April 2006 wird die Flotte durch die AQUAMARINE ex CAROUSEL -05 ex NORDIC PRINCE -95 (23.149 BRZ/Bj. 1971) verstärkt. Für etwa 200 Tage im Jahr soll das rund 1.000 Passagiere fassende Schiff als „heitere Urlaubsinsel“ ARIELLE von Louis Cruise Lines gechartert werden und legere, preisgünstige Kreuzfahrten anbieten. Ab Sommer 2006 soll zudem ein unterschiedliches Produktkonzept für die beiden nahezu baugleichen Schwesterschiffe ASTOR ex FEDOR DOSTOEVSKIY -95 ex ASTOR -88 (20.606 BRZ/Bj. 1987) und ASTORIA ex ARKONA -02 ex ASTOR -85 (18.591 BRZ/Bj. 1981) eingeführt werden. Während die ASTOR bei gleich bleibendem Preisniveau von vier Sternen auf Vier-Sterne-plus aufgewertet werden soll, plant man die ASTORIA verstärkt über günstigere Frühbucherpreise zu vermarkten.

### Terroranschlag auf israelische Kreuzfahrtschiffe verhindert

Türkische Sicherheitsbehörden konnten Anfang August einen geplanten Anschlag auf israelische Kreuzfahrtschiffe verhindern. Im Hafen von Alanya wurde ein Boot mit 400 Kilogramm Sprengstoff sichergestellt, mehrere türkische Verdächtige wurden festgenommen. Die Männer sollen Kontakte zum Terrornetzwerk El Kaida unterhalten haben. Zuvor waren vier Kreuzfahrtschiffe, die für israelische Veranstalter fahren, infolge einer Warnung des israelischen Verkehrsministeriums nach Zypern umgeleitet

worden. Betroffen hiervon waren die THE IRIS ex FRANCESCA -00 ex KONSTANTIN SIMONOV -96 (12.825 BRZ/Bj. 1982), THE JASMINE ex PALMIRA -01 ex NATASHA -98 ex LEV TOLSTOY -98 (12.711 BRZ/Bj. 1981), MIRAGE I ex MAGIC I -03 ex SEMINOLE EMPRESS -99 ex CRUCERO EXPRESS -97 ex JUPITER -94 ex BOLERO -90 ex SCANDINAVICA -81 ex BOLERO -78 (14.264 BRZ/Bj. 1973) und DREAM PRINCESS ex SUNDREAM -04 ex SONG OF NORWAY -97 (22.945 BRZ/Bj. 1970).



Die MIRAGE I fährt ebenso, wie ihr Schwesterschiff ROYAL IRIS ex ELOISE-04 ex THE AZUR -04 ex AZUR -87 ex EAGLE -75 (14.717 BRZ/Bj. 1971) auf dem israelischen Kreuzfahrtmarkt. Foto: Bert Pellegrom (oben) und Nikos Thrylos (unten)





Die CORAL ex TRITON -05 ex SUNWARD II -91 ex CUNARD ADVENTURER -77 (13.995 BRZ/Bj. 1971) auslaufend Piräus in den Farben von Louis Hellenic Cruises. Foto: Ton Grootenboer

**Louis expandiert in der Ägäis und in Nordeuropa**

Nachbekanntwerden der Charter der AQUAMARINE durch Transocean Tours (siehe separate Meldung) herrscht Unklarheit, welches Schiff der zyprischen Reederei Louis Cruise Lines im kommenden Jahr die vom Markt sehr gut angenommenen siebentägigen Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer von der AQUAMARINE übernehmen wird. Erstmals wird im kommenden Jahr ein Schiff der Louis-Tochtergesellschaft Louis Hellenic Cruises Kreuzfahrten in Nordeuropa anbieten. Die THE CALYPSO ex CALYPSO -05 ex REGENT JEWEL -94 ex SUN FIESTA -93 ex IONIAN HARMONY -90 ex DURR -89 ex CANGURO VERDE -81 (11.162 BRZ/Bj. 1967) wird insgesamt 18 Kreuzfahrten von Tilbury aus durchführen. Neben Ostsee- und Nordlandreisen stehen auch zwei Kreuzfahrten rund um die britischen Inseln auf dem Programm. Die Reisen der THE CALYPSO sollen vor allem in Großbritannien vermarktet werden. Unterdessen hat Louis 75% der Anteile am Kreuzfahrtschiff AEGEAN I ex AEGEAN DOLPHIN -96 ex DOLPHIN -90 ex AEGEAN DOLPHIN -89 ex ALKYON -86 ex NARCIS -85 (11.563 BRZ/Bj. 1973) der Reederei Golden Star Cruises erworben. Es war zunächst nicht bekannt, ob Louis die mit einem eher zweifelhaften Ruf behaftete Marke Golden Star (ehemals Golden Sun) fortführen oder die AEGEAN I in die Flotte von Louis Hellenic Cruises integrieren möchte.



Ebenfalls neu in der Louis Hellenic Cruises-Flotte ist die PERLA ex SEAWING -05 ex SOUTHWARD -95 (16.710 BRZ/Bj. 1971). Foto: Bert Pellegrom

**Carnival Corporation & plc plant weitere Neubauten**

Anlässlich der Ablieferung der CARNIVAL LIBERTY (ca. 110.320 BRZ/Bj. 2005) durch die italienische Werft Fincantieri gab der Vice Chairman von Carnival Corporation & plc, Howard Frank, einige weitere Anhaltspunkte zu geplanten Neubauprojekten des weltgrößten Kreuzfahrtunternehmens bekannt, ohne sich jedoch zu Details zu äußern. Auf eine gemeinsame Schiffsplattform für verschiedene Tochtergesellschaften möchte Carnival zukünftig nicht mehr setzen. Zur Zeit unterscheiden sich etwa einige Schiffe von Carnival Cruise Lines und Costa Crociere lediglich durch ihre Schornsteine, eine leicht unterschiedliche Farbgebung und die „Software“ - also Service, Verpflegung usw. - voneinander. Alle geplanten Projekte seien größer als die bislang größten Einheiten der entsprechenden Marken, versicherte Frank. Noch im vergangenen Jahr hieß es im Gegensatz dazu von der Carnival-Tochter Holland America Line, die nächste Schiffsgeneration werde kleiner sein als die aktuelle „Vista“-Klasse. Weitgehend abgeschlossen sind offenbar die Planungen für das „Project Pinnacle“ von Carnival Cruise Lines. Nachdem die QUEEN MARY 2 (148.528 BRZ/Bj. 2003) im kommenden Frühling den Titel des größten Passagier-

schiffs aller Zeiten an die vermutlich 10.000 BRZ größere FREEDOM OF THE SEAS des Konkurrenten Royal Caribbean Cruises verlieren wird, möchte sich Carnival Corporation & plc diesen Titel mit dem wohl über 200.000 BRZ großen und für 5.000 Passagiere ausgelegten „Project Pinnacle“ zurückholen. Zwar möchte Carnival möglichst bald mehrere neue Schiffsklassen in Auftrag geben, man hoffe jedoch auf eine weitere Schwächung des Euro gegenüber dem US-Dollar, da der derzeitige Wechselkurs zu ungünstig für die Bestellung von Schiffen für den US-Markt sei, fügte Frank hinzu.



Der Neubau CARNIVAL LIBERTY kurz nach der Ablieferung in Dubrovnik. Foto: Raoul Fiebig

**Schiffsroutine bei Carnival Corporation & plc**

Wie die zum Branchenprimus Carnival Corporation & plc gehörende Reederei AIDA Cruises im August bekannt gab, wird die AIDABLU ex A ROSA BLU -04 ex CROWN PRINCESS -02 (70.210 BRZ/Bj. 1990) im Frühling 2007 - mit der Ablieferung des ersten auf der Meyer Werft gebauten „Projekt Sphinx“-Schiffs - auf den britischen Markt zur Schwestergesellschaft Ocean Village wechseln. Der ursprünglich für 2006 geplante Wechsel der REGAL PRINCESS (70.285 BRZ/Bj. 1991) von Princess Cruises zu Ocean Village entfällt hierdurch. Vom Vorhaben die DAWN PRINCESS (77.441 BRZ/Bj. 1997) im Südsommer 2006/2007 auf dem australischen Markt einzusetzen, hat Princess Cruises unterdessen Abstand genommen. Statt des 1.950 Passagiere fassenden Superliners wird die für knapp 700 Gäste ausgelegte PACIFIC PRINCESS ex R THREE -02 (30.277 BRZ/Bj. 1999) ein weiteres Mal in „Down Under“ zum Einsatz kommen. Costa Crociere wird die seit März 2002 exklusiv auf dem deutschsprachigen Markt verkaufte COSTA MARINA ex ITALIA -88 ex REGENT SUN -88 ex AXEL JOHNSON -86 (25.558 BRZ/Bj. 1969) ab April 2006 wieder international vermarkten. Aufgrund der großen Nachfrage nach einem deutschsprachigen Costa-Schiff werde man die Kapazität ab der Sommersaison 2006 deutlich erhöhen. Statt der COSTA MARINA soll dann die COSTA CLASSICA (52.926 BRZ/Bj. 1991) exklusiv für deutschsprachige Passagiere fahren.

**„Happy End“ für die BORDEAUX?**

Nach zweieinhalbjähriger Aufliegezeit in Eemshaven hat die in MADAGASCAR umbenannte BORDEAUX -05 ex VIKING BORDEAUX -04 ex STELLA MARIS II -98 ex BREMERHAVEN -65 (3.008 BRZ/Bj. 1960) den niederländischen Hafen verlassen und wurde zu einer ukrainischen Werft verbracht. Nach einer geplanten Serie von Schwarzmeerkreuzfahrten soll das ehemalige Helgoland-Schiff ab kommendem Winter im Indischen Ozean und Südatlantik fahren. Aufgrund von Verzögerungen in der Werft gilt jedoch zumindest der Einsatz im Schwarzen Meer als überaus fraglich. Noch bis vor wenigen Monaten schien es, als sei das kleine Schiff ein sicherer Kandidat für eine baldige Verschrottung.

**CENTURY erhält 55 Millionen US-Dollar teures „Lifting“**

Die US-Reederei Celebrity Cruises spendiert ihrer CENTURY (70.606 BRZ/Bj. 1995) im kommenden Jahr eine bislang beispiellose Generalüberholung. Während eines nur fünfwöchigen Werftaufenthalts sollen 314 Kabinen mit Balkonen nachgerüstet werden. Neben dem Einbau von zehn zusätzlichen Außenkabinen wird der 55 Millionen US-Dollar teure Umbau auch eine Umgestaltung der öffentlichen Bereiche beinhalten. So wird die CENTURY ein neues Alternativrestaurant, eine Martini-Bar und eine Kunstgalerie erhalten. Zahlreiche andere Räume werden vergrößert oder anderweitig aufgewertet. Welche Werft den prestigeträchtigen Auftrag erhalten wird, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt.

**Namenswirrwarr nach Schiffskauf durch Pullmantur**

Der spanische Veranstalter Pullmantur Cruises erwarb im Juli die zuvor von Cruiseinvest eingekaufte R SIX (30.277 BRZ/Bj. 2000) und benannte sie in BLUE DREAM um. Pullmantur hatte das Schiff seit 2003 unter

dem Marketingnamen „Blue Star“ sowie zeitweise „Blue Dream“ eingesetzt, ohne dass es offiziell umbenannt worden war. Das verwirrende daran: In diesem Sommer fährt auch das von Oceania Cruises eingecharterte Schwesterschiff NAUTICA ex R FIVE -04 (30.277 BRZ/Bj. 2000) für Pullmantur, das aktuell den Marketingnamen „Blue Dream“ trägt. Hingegen wird die BLUE DREAM ex R SIX weiterhin als „Blue Star“ vermarktet. Eine höchst unglückliche Konstellation, die jedoch mit dem Ende der NAUTICA-Charter im Herbst ein baldiges Ende finden wird.



Zweimal BLUE DREAM: oben die in BLUE DREAM umbenannte R SIX und unten die NAUTICA mit Marketingnamen „Blue Dream“. Foto: Raoul Fiebig (oben) und Bert Pellegrom (unten)



#### ROYAL PACIFIC in Kaohsiung gekentert

Gleich zweimal binnen weniger Stunden brannte es Ende Juni auf der ROYAL PACIFIC ex RIVIERA I -04 ex D. JUAN -00 ex CROWN DEL MAR -94 ex LAS PALMAS DE GRAN CANARIA -88 (9.805 BRZ/Bj. 1967), die zu diesem Zeitpunkt zu Reparatur- und Renovierungsarbeiten im Hafen von Kaohsiung, Taiwan, lag. Das ehemalige Trasmediterranea-Fährschiff kenterte kurz darauf aufgrund der tonnenschweren Löschwasserlast. Ob das Schiff an Ort und Stelle abgebrochen oder geborgen - und dann vermutlich dennoch verschrottet - wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Die gleichen taiwanesischen Eigner, die im vergangenen Jahr die seit 2000 aufliegende ROYAL PACIFIC gekauft hatten, betrieben zuvor die CHINA SEA DISCOVERY ex FAIR PRINCESS -00 ex FAIRSEA -88 ex FAIRLAND -71 ex CARINTHIA -68 (24.799 BRZ/Bj. 1956), die nun schon seit mehreren Jahren in Kaohsiung vor sich hin rostet - inzwischen an der Kette. Bei einer Zwangsversteigerung Mitte August wurde der ehemalige Cunarder für 4,2 Mio. US-Dollar von einem indischen Unternehmen erworben. Es muss befürchtet werden, dass das ehemals stolze Schiff in Kürze zum Abbruch Richtung Alang aufbrechen wird.

#### Zwei südostasiatische Oldies außer Dienst gestellt

Den todbringenden Tsunami im Indischen Ozean selbst überstand das kleine thailändische Kreuzfahrtschiff ANDAMAN PRINCESS ex APOLLO III -89 ex SVEA JARL -76 (5.145 BRZ/Bj. 1962) unbeschädigt und ohne Verluste an Mannschaft und Passagieren. Die ehemalige Ostseefähre lag am 26. Dezember 2004 auf Reede vor Phi Phi Island, und die mutige Besatzung rettete zahlreichen im Meer Treibenden das Leben. Die wirtschaftlichen Folgen der Katastrophe trieben den Betreiber Siam Cruise Co. jedoch nun in den Ruin - die ANDAMAN PRINCESS wurde aufgelegt. Es muss befürchtet werden, dass dies das Ende für das schicke Schiff bedeutet. Ebenfalls im Sommer außer Dienst gestellt und aufgelegt wurde die COCO EXPLORER 1 ex ESTRELA DO MAR -99 ex MARIA I -87 ex

CYPRUS EXPRESS -85 ex IRENE -85 ex SANTA MARIA DE LA CARIDAD -84 (1.199 BRZ/Bj. 1967), die legere Tauch- und Ekokreuzfahrten auf den Philippinen anbot. Die technischen Probleme des ehemaligen Trasmediterranea-Fährschiffs hatten zuletzt überhand genommen. Als Nachfolgerin der COCO EXPLORER 1 plant der dänische Veranstalter G&C Marine gemeinsam mit seinem philippinischen Partner Coco Beach Resort ab November die ebenfalls für Trasmediterranea als Fähre gebaute CARIBIC STAR ex ARCADIA -02 ex ANGELINA LAURO -91 ex ARCADIA -90 ex VICENTE PUCHOL -87 (5.113 BRZ/Bj. 1968) einzusetzen und sie in COCO EXPLORER 2 umzubenennen. Es bleibt abzuwarten, ob das vom Pecl verfolgte Schiff diesmal tatsächlich wieder in Fahrt kommen wird oder ob sich die Pläne hierfür - wie schon mehrfach zuvor - abermals zerschlagen.



Die LUCKY STAR ex ODYSSEUS -05 ex AQUAMARINE -88 ex MARCO POLO -78 ex PRINCESA ISABEL -69 liegt nach dem Aus von Royal Olympic Cruise Lines in Keratsini auf. Foto: Frank Heine



Ein weiteres ehemaliges ROCL-Schiff tauchte im Sommer über-raschend in Nordeuropa auf. Die EXPLORER ex OLYMPIA EXPLORER -04 (24.391 BRZ/Bj. 2002) verkehrt für Semester-at-Sea als schwimmende Universität. Foto: Hans-Joachim Hellmann



Seit dem 6. Juni 2005 wird 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) von Globalia Cruises zu Kreuzfahrten im westlichen Mittelmeer eingesetzt. Am 27. Dezember 2005 soll sie als LILI MARLEEN zur ersten Reise für Holiday Kreuzfahrten von Genua aus starten. Foto: Frank Heine

#### NORWAY erreicht nach 79 Tagen Port Klang

Nach wochenlanger Ungewissheit bezüglich des Schicksals der NORWAY ex FRANCE -79 (76.049 BRT/Bj. 1962) traf am 10. August die erlösende Bestätigung ein: 79 Tage nach ihrem Aufbruch von Bremerhaven erreichte die „Blue Lady“ im Schlepp der DE DA (3.917 BRZ/Bj. 1979) Port Klang, Malaysia. Mangels eines geeigneten Liegeplatzes verblieb das Schiff zunächst auf Reede. Anfang Juli hatte der Schleppzug für einige Tage Halt in Kapstadt gemacht, wo die DE DA bunkern musste. Die NORWAY wurde während dieser Zeit von einem lokalen Hochseeschlepper übernommen. Alle Gerüchte, das Schiff werde niemals in Südostasien ankommen,

sondern auf einer Abbruchwerft enden, erwiesen sich somit glücklicherweise als falsch. Dennoch herrscht über die Zukunft des legendären Ozeanliners weiterhin Unklarheit. Die NCL-Muttergesellschaft Star Cruises äußerte sich bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe nicht zu ihren weiteren Plänen.

Die **ORANGE MELODY** ex **BERLIN -05** ex **PRINCESS MAHSURI -85** ex **BERLIN -82** (9.570 BRZ/Bj. 1980) fährt diesen Sommer für den russischen Reiseveranstalter Metropolis Tur. Ab nächstem Jahr soll sie von Saga Cruises als **SPIRIT OF ADVENTURE** eingesetzt werden. Foto: Mike Louagie



Die **GRAND MISTRAL** ex **MISTRAL -05** (47.275 BRZ/Bj. 1999) ist nach dem Festival Cruises Konkurs wieder im Einsatz. Seit dem 30. Mai 2005 verkehrt das Schiff zu einwöchigen Kreuzfahrten in das westliche Mittelmeer für den spanischen Veranstalter Iberojet Cruceros. Foto: Frank Lose

Seit Juni 2005 besteht die Flotte von P&O Cruises aus fünf Einheiten. Neben **ORIANA**, **AURORA**, **OCEANA** und dem Neubau **ARCADIA**, gehört nun auch die ehemalige **ROYAL PRINCESS** (44.348 BRZ/Bj. 1984), die am 16. Juni 2005 auf den Namen **ARTEMIS** getauft wurde, zur Reedereiflotte. Zuvor war das Schiff vom 27. Mai bis 14. Juni bei der Lloyd Werft in Bremerhaven umgebaut worden. Auf dem Foto verläßt die **ARTEMIS** Kopenhagen am 28. Juni 2005. Foto: Uwe Jakob



Die **ATHENA** ex **CARIBE -04** ex **VALTOUR PRIMA -02** ex **ITALIA PRIMA -00** ex **ITALIA I -93** ex **FRIDJOF NANSEN -93** ex **VOLKER -86** ex **VÖLKERFREUNDSCHAFT -85** ex **STOCKHOLM -60** (16.144 BRZ/Bj. 1948) ist wieder zurück in Europa. Das Schiff wird von Classic International Cruises eingesetzt. Foto: Ulrich Streich



Nachdem die HELGOLAND ex ALTE LIEBE -84 ex WAPPEN -66 ex WAPPEN VON HAMBURG -64 (3.464 BRZ/Bj. 1962) seit September 2004 in Bremerhaven aufgelegt war, verließ das Schiff am 5. August 2005 Deutschland als SUPPER CLUBCRUISE 02 mit Ziel Amsterdam. Neuer Eigentümer ist die niederländische Reederei Supper Clubcruise, die plant das alte Helgolandschiff zu Vergnügungsreise von Mallorca aus einzusetzen. Foto: Marion & Helge Barth

# FERRIES - Küstenschifffahrt

von Inselfähren und Seebärdampfern

von Heino Sehlmann

## Stürmische Zeiten im Helgoland-Verkehr

Nachdem sich die FRS nach dem Verkauf der WILHELMSHAVEN und der Außerdienststellung der HELGOLAND mit der ATLANTIS neu im Helgoland-Verkehr positioniert hatte, sorgte Mitte Juli ein Maschinenschaden für neue Unruhe. Zuerst wurde die ATLANTIS mit der aus Büsum kommenden FUNNY GIRL getauscht, doch wenige Tage später wurde die ATLANTIS endgültig aus der Fahrt genommen und das komplette Fahrprogramm bis Saisonende abgesagt. FRS beeilte sich in einer Pressemitteilung zu versichern, dass die ATLANTIS repariert und nächstes Jahr wieder von Bremerhaven aus eingesetzt werden soll. Die Reaktion auf dieses Statement in Bremerhaven darf als eher unterkühlt bezeichnet werden. Auch auf Helgoland kocht, angesichts der Abhängigkeit des quasi-Monopolisten FRS, der Volkszorn.

Dennoch kann Helgoland auch weiterhin von Bremerhaven aus erreicht werden: CAT NO.1 fährt mehrmals wöchentlich den Roten Felsen an und wer nicht auf die klassische Seereise mit einem „richtigen“ Schiff verzichten möchte/kann, gelangt per Bus nach Cuxhaven, um von dort mit der WAPPEN VON HAMBURG Helgoland anzusteuern. Somit dürfte es an Bord der WAPPEN bis zum Saisonende enger zugehen. Fraglich ist aber, ob die WAPPEN VON HAMBURG in der nächsten Saison noch eingesetzt wird. Der „Küstenklatsch“ besagt, dass das größte deutsche Seebärderschiff zum Verkauf ausgeschrieben worden ist....

Die HELGOLAND wurde zwischenzeitlich an niederländische Investoren verkauft und in SUPPER CLUBCRUISE 02 umbenannt. Derzeit befindet sie sich in Amsterdam und soll später in der Türkei umgebaut werden. Anschließend ist der Einsatz als „Partyschiff“ rund um die Balearen geplant.

## Adler mit eingeschränkten Landemöglichkeiten

Nach dem Beitritt Polens zur EU wollte die Insel- und Halligreederei (Adler-Schiffe) einen neuen Direktdienst von Usedom nach Miedzyzdroje aufnehmen. Für zwei Millionen Euro wurde dort eine Seebrücke gebaut, doch weigern sich die polnischen Behörden die Seebrücke als Grenzüber-

bergang anzuerkennen. Ob es sich um ernsthafte Gründe, oder nur um Schikane handelt war nicht in Erfahrung zu bringen. Allerdings gab es in der Vergangenheit für die verschiedenen deutschen Reedereien immer wieder Probleme in der „Zusammenarbeit“ mit der polnischen Seite. Seitens der Reederei wurde improvisiert und folgende Zwischenlösung gefunden: Die Fahrgäste fahren von Usedom mit der ADLER-DANIA nach Swinoujcie. Von dort bringt die ADLER-VINETA - dann innerhalb Polens - die Reisenden nach Miedzyzdroje. Herzlich Willkommen in der EU...



**BELLEVUE in Töreboda - die ausgebrachten Fender kommen in den engen Schleusen des Göta-Kanals oft zum Einsatz.**

Foto: Heino Sehlmann

## „Schöne Aussicht“ auf dem Göta-Kanal

Mit maximal fünf Knoten gemächlich durch Schweden schippern und die Aussicht genießen – an Bord der BELLEVUE kein Problem! Der Name ist hier Programm, stammt aber nicht von der jetzigen Reederei (Mariestads Skärgårdstrafik), sondern vom vorherigen Besitzer, der KVAG.

Das 1961 als vierte Einheit der sog. Wasserbusse in Fahrt gekommene Schiff (Krögerwerft Rendsburg, 149 BRT, 300 Pax) wurde 25 Jahre im Liniendienst auf der Kieler Förde eingesetzt. Nachdem die KVAG 1981 die FRIEDRICHSORT und nachfolgend bis 1986 die HEIKENDORF, STRANDE, LABOE und SCHILKSEE in Fahrt brachte, kamen die 1959 bis 1972 abgelieferten Wasserbusse nach und nach in neue Hände. So kam die BELLEVUE 1986 nach Schweden. Bevor die BELLEVUE auf dem Göta-Kanal eingesetzt werden konnte, musste das 33,54 m lange Schiff noch der Schleusengröße angepasst werden. Kurzerhand wurden Bug- und Heckpartie etwas gestaucht, mit jetzt 31,76 m Länge gibt es in den Schleusen keine Probleme mehr. „Was nicht passt, wird passend gemacht“ – leider sieht der frühere Fördedampfer jetzt wie „Gegen die Wand“ gefahren aus.

Der Göta-Kanal zwischen Vänern- und Vätternsee ist das heutige Fahrtgebiet. In erster Linie wird aber die Strecke zwischen Sjötorp und Töreboda befahren. Auf diesem Abschnitt werden, zur Freude der bis zu 220 Passagiere, 16 Schleusen passiert.



Äußerlich immer noch in einem sehr guten Zustand präsentiert sich die STELLA POLARIS am 8.7.2005 in Karlsborg.

Foto: Heino Sehlmann

#### STELLA POLARIS

Ebenfalls 1986 kam die heutige STELLA POLARIS von Deutschland nach Schweden. Das von der Jadewerft in Wilhelmshaven gebaute Schiff kam 1961 als ECKWARDEN in Fahrt. Einerseits wurde es im Fährverkehr Wilhelmshaven – Eckwarden, andererseits für Ausflugsfahrten eingesetzt. 1972 wurde sie durch die von Reederei Norden-Frisia angekaufte MOBY-DICK (s. Ferries 3/2002) ersetzt und an die KG Seetouristik verkauft. Diese setzten das nun in PIRAT umbenannte Schiff auf der Ostsee für Butterfahrten ein. Bereits 1976 wurde sie veräußert und kam bis 1986 für verschiedene Eigner als Hochseeangelschiff zum Einsatz. In dieser Zeit wurden die Namen DAHME (1976), ORTH (1977) und KORSAR I (1978) in die Register eingetragen. Nach Schweden gekommen, erfolgte die Umbenennung in MAGNUS LADULAS II. 1987 wurde der Name um die II gekürzt. 6 Jahre später kam es unter die Flagge der Rederi AB Karlsborg Marine, die es auch heute noch besitzt. Erst 1997 erhielt es den heutigen Namen - STELLA POLARIS. In all den Jahren blieb das Einsatzgebiet unverändert: Fahrten auf dem Göta-Kanal sowie auf den Seen (Vänern und Vättern). Die STELLA POLARIS soll zum Verkauf stehen, leider war hierzu vor Ort nichts näheres zu erfahren.

#### Leuchtturm mit Musik

Als Trubadur bezeichnet man in Schweden jene allenfalls zweitklassigen Alleinunterhalter, die mit musikalischen Darbietungen ein mehr oder weniger angetrunkenes Publikum „erfreuen“. Jedoch war der vor Göteborg positionierte Leuchtturm Trubaduren Namenspatre für das einzige Schiff der seit dieser Saison am Markt agierenden Reederei Skärgårdslinjen. Von den Linien kein klassisches Fahrgastschiff, erkennen nach mehreren Umbauten allenfalls noch Experten in der TRUBADUREN die einstige Inselfähre PELLWORM. Die Husumer Schiffswerft lieferte 1966 die mit 201 BRT vermessene Fähre ab. Mit maximal 19 PKW und 200 Passagieren an Bord begann das RoRo-Zeitalter bei der NPDG. 1979 durch neue Tonnage überflüssig geworden, wurde die PELLWORM nach 13 Jahren Fährdienst nach Flensburg verkauft. Die neuen Eigner Rita und Günter Heise setzten das in JULIANE umbenannte Schiff für Butterfahrten auf der Flensburger Förde ein. Zuvor wurde auf dem früheren Autodeck ein SB-Markt und ein zusätzlicher Salon aufgebaut. 1985 wurde die JULIANE in Flensburg aufgelegt und 1987 nach Kuopio in Finnland verkauft. Das einstige Seeschiff kam nun auf den Saimaa-Seen in Fahrt, rund 400 Kilometer von der Küste entfernt. Bei Umbauten in den Jahren 1989 und

1992 entstanden neue Salons und das Schiff erhielt das heutige Aussehen. 1995 war die Periode als Binnenschiff beendet, das nun in OTILIA II umbenannte Schiff wurde nach Schweden verkauft und kam von Örnköldsvik aus auf dem Bottnischen Meerbusen in Fahrt. Seit diesem Jahr liegt die TRUBADUREN unweit der Oper in Göteborg und kann tagtäglich als schwimmendes Restaurant besucht werden. Abends nimmt die TRUBADUREN Kurs auf den Göteborger Schärengarten – mit Trubadur an Bord...



Unweit der Götaälvsbron ist der Anleger der TRUBADUREN.

Foto: Heino Sehlmann

#### Von der HANSA zur HARMONY - von Hamburg nach Helsingborg

Wie schon im letzten FERRIES im Kurswechsel berichtet, wurde die HANSA von Reederei Kapitän Heinrich Prüsse nach Schweden verkauft. Nach 13 Jahren Verwendung als „Partyschiff“ im Hamburger Hafen ist nun Rederi AB Sundcharter der neue Eigner. Im Moment wird das 1969 bei Lindstøl in Risør für Fahrten auf der Flensburger Förde (dort bis 1992 in Fahrt) abgelieferte Schiff in Helsingborg umgebaut. Etwa 1 Million SEK soll investiert werden; so wird die komplette Inneneinrichtung erneuert und eine neue Küche eingebaut. Nach Abschluss der Umbauarbeiten ist die Umbenennung in HARMONY vorgesehen. Die (Rest)Saison 2005 soll eine Anlaufphase sein, erst nächstes Jahr soll es richtig los gehen. Allerdings wird die HARMONY nur in der schwedischen Küstenfahrt beschäftigt werden. Für Fahrten über den Öresund ins benachbarte Dänemark müsste die junge Reederei eine weitere Million SEK in technische Ausstattung investieren.

#### Op Schiet lopen...

Eine Ausflugsfahrt mit der Möglichkeit Seehunde zu sehen; für viele Gäste an der Küste ist dies ein Highlight des Urlaubs. Von den Reedereien gerne als „Erlebnissfahrt“ angeboten, kamen 85 Fahrgäste an Bord der ADLER VII am 23. März 2005 in den Genuss eines besonderen Erlebnisses. Bei einer von List abgehenden Fahrt durch den Königshafen (an der Nordspitze von Sylt gelegen) lief das 1980 in Husum gebaute und mit 267 BRT vermessene Schiff in einem Priel auf Grund. Ein Schleppversuch durch den sofort alarmierten Seenotkreuzer MINDEN blieb erfolglos. Die ADLER VII saß „hoch und trocken“ auf der Wattkante fest. Da weitere Schleppversuche bei ablaufendem Wasser nicht möglich waren, wurden die Passagiere nun von der MINDEN übernommen und nach List gebracht. Die ADLER VII kam mit dem nächsten Hochwasser wieder frei und konnte mit eigener Kraft nach List fahren.

#### SEEHUND I gesunken

Die SEEHUND I ist am 9.8.2005 gesunken. Auf der Fahrt nach Bremerhaven meldete die Besatzung etwa 4 Seemeilen nordwestlich der Insel Trischen Wassereintritt. Sofort machten sich Einheiten der DGzRS und Küstenwache auf den Weg zum Havaristen. Als die Rettungskräfte am Unglücksort eintrafen, war der 61 Jahre alte Oldtimer bereits gesunken. Die vierköpfige Besatzung wurde von einem SAR-Hubschrauber aus der Rettungsinsel geborgen und nach Bremerhaven geflogen. Ob das Wetter - zum Zeitpunkt der Havarie wurde Windstärke 5 mit Wellenhöhen bis 2,5 Meter gemessen - oder andere Gründe zum Untergang der SEEHUND I führten konnte noch nicht geklärt werden; auch über den Grund der Fahrt bei diesem widrigen Wetter liegen keine Informationen vor.

1944 für die WDR als RUNGHOLT abgeliefert, war die SEEHUND I seit 1981 für Jürgen Ziegert von Tönning aus auf der Eider in Fahrt. Seit einiger Zeit war die SEEHUND I in Tönning aufgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben.



Wohl eine der letzten Aufnahmen: SEEHUND I am 25.3.2005 in Tönning. Foto: Heino Sehlmann



Im neuen, sehr farbenfrohen Anstrich präsentiert sich seit diesem Sommer die Flotte der Wyker Dampfschiffsreederei Föhr-Amrum. Hier die NORDFRIESLAND (2.287 BRZ/Bj. 1995) am Anleger in Dagebüll. Foto: Ulrich Stein



Die neue SYLT EXPRESS (3.650 BRZ) verkehrt seit dem 14. Juli 2005 zwischen List auf Sylt und Havneby auf der dänischen Insel Rømø. Sie ist 88,16 m lang und kann 600 Passagiere und 76 PKW befördern. Der Rumpf der Doppelendfähre wurde bei Western Shipyard in Klaipeda am 22. April 2005 vom Stapel gelassen und dann zur Ausrüstung durch die Fiskerstrand Verft AS, Fiskerstrand nach Norwegen geschleppt. Hier wurde die SYLT EXPRESS am 14. Juli 2005 abgeliefert. Die beiden hier zuvor eingesetzten Fährschiffe WESTERLAND (1.509 BRZ/Bj. 1971) und VIKINGLAND (1.963 BRZ/Bj. 1974) liegen in Havneby zum Verkauf auf. Foto: Peter Therkildsen



Die LEVIATHAN in der Mariotti-Werft in Genua. Die Bullaugen im unteren Deck sind geschlossen, hier ist nun das PKW-Deck installiert. Foto: Dirk Stachel

**Vom Seebäderschiff zur Fähre**

Der Umbau des ehemaligen „Helgoland-Seebäderschiffs“ WILHELMHAVEN (1.496 BRZ/Bj. 1963) zur Fähre in Genua stand Mitte August kurz vor dem Abschluss. Unter dem Namen LEVIATHAN soll das mittlerweile zweiundvierzig Jahre alte Schiff für die Reederei ARGO-Ferries zwischen Milazzo auf Sizilien zu den vorgelagerten Eolischen Inseln einen ganzjährigen Dienst unterhalten. Reeder ist der ehemalige Eigner der Reederei T.R.I.S., die im Jahr 2002 Konkurs anmeldete, Nicola Parascandolo. Während des Umbaus erhielt das Schiff ein Wagendeck für 55 bis 60 PKW sowie am Heck eine Rampe zur Be- und Entladung. Hier wurde auch zum Transport eines Rettungswagens ein Teil des Decks angehoben. In der ehemaligen Skybar in der Schornsteinatruppe befindet sich nun die Mannschaftsmesse, da die Passagier- und Mannschaftseinrichtungen im unteren Deck für das Wagendeck demontiert wurden. Außerdem erhielt das Fährschiff neue Rettungssysteme, ein Fast-Rescue-Boot, eine neue Rauchmelde- und Sprinkler sowie eine Klimaanlage. Zudem wurden die Passagiereinrichtungen modernisiert. Ende Juli 2005 fand noch ein Flaggenwechsel statt. Anstatt der deutschen Flagge wehte nun die portugiesische am Heck. Neuer Heimathafen der LEVIATHAN ist Madeira.



Ein Blick auf das neue Autodeck der LEVIATHAN. Foto: Dirk Stachel

# FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von		an	Neuer Name	Bemerkungen
<b>Fähren</b>					
ASK	Scandlines	C	Iscomar		Barcelona/Valencia-Balearen
BEAUPORT	Trinidad & Tobago	V	Abbruch in Alang		ex PRINCE OF FUNDY
DAEDALUS	Minonan Lines	V	Adria Ferries		ex ORION
EXPRESS HAROULA	Hellenic Seaways	N		EXPRESS SKIATHOS	ex HAROULA
EXPRESS OLYMPIA	Hellenic Seaways	V	Abbruch in Alang	EXPRESS O	ex SAINT PATRICK
EXPRESS POSEIDON	Hellenic Seaways	V	Abbruch in Alang	EXPRESS P	ex EARL GRANVILLE
FAYE	Althuraya Marine Services	V	Abbruch in Alang		ex ST. SUNNIVA
GOLFO DEL SOLE	Lloyd Sardegna	C	TTT Lines		ex ESPRESSO VENETO
GIUSEPPE D'ABUNDO	Medmar	C	D&P Ferries		Bari-Durres
INCAT 046	Incat Chartering	C	Trinidad & Tobago		
ISTANBUL S	Sanlines	N		SANCAK-S	ex TORRES
MISTRAL	Ferrimaroc	V	Comanav	MISTRAL EXPRESS	ex ESTEREL
MORNING GLORY	Seyang Shipping Co.	V	KC Line	KC BRIDGE	ex OSUMI
NADOR	El Salam Shipping	C	Comanav	MOGADOR	ex PRIDE OF CHERBOURG
NGV ASCO	SNCM	V	C-Link Ferries	PANAGIA PAROU	
OCEAN TRAILER	Hellenic Seaways	C	Grimaldi Lines		ex KISO
PENELOPE A.	Agoudimos Lines	N		PENELOPE	ex ROSTOCK LINK
POLLUX I	Ventouris Ferries	V	Abbruch in Gadani Beach	NISHA	ex VALENCAY / schon 2004
POSEIDONIA	Hellenic Mediteran	V	Founders Shipping & Trading	AL KAHFAIN	ex ULSTER QUEEN
RAPIDE	Hoverspeed	N		SEACAT RAPIDE	ex CONDOR 12
SALAMIS STAR	Salamis Line	C	Comanav	MARRAKECH EXPRESS	ex FERRY AKASHI
SANTA CATHERINE	El Salam Shipping	V	Abbruch in Alang	AL SALAM AL SAUDI	ex LEOPARDI
SCORPIO	Tirrenia	C	Siremar		Neapel-Milazzo
SILEZIA	Polferries	V	GA Ferries	ALKMINI A.	
STENA CHALLENGER	Irish Ferries	C	Toll Shipping	CHALLENGER	Cook Strait
SUPERSTAR EXPRESS	Star Cruises	V	Buquebus		Algeciras-Ceuta
TEBAH 2000	Fayez Trading	V	Abbruch in Alang		ex PRINCESS OF TASMANIA
TERNAN 1	Strandfaraskib Landsin	N		VIPAN	ex WIKING
THUNDERCAT 1	Incat Chartering	C	FRS Iberia		Tarifa-Tanger
THUNDERCAT 2	Incat Chartering	V	Balearia	JAUME 1	ex STENA LYNX II
TOLETELA	GNMT, Libyien	V	Verkauf zum Abbruch	ROSE 1	ex MONTE TOLEDO
TT-DELPHIN	TT Line	V	International Fast Ferries	ALMOTTAHDAH-1	ex DELPHIN
VARUNA	Blue Highway Line	N		SUN FLOWER SAPPORO	
<b>Passagierschiffe</b>					
ADLER BALTICA	Adler Schiffe	C	Zegluga Gdanska	LADY ASSA	
ADONIA	P&O Cruises	V	Princess Cruises	SEA PRINCESS	ex SEA PRINCESS
AEGEAN I	Golden Sun Cruises	V	Louis Hellenic Cruises		ex AEGEAN DOLPHIN
CARIBIC STAR	Anaconda Maritime	V	Coco Cruises	COCO EXPLORER 2	ex VINCENTE PUCHOL
CHINA SEA DISCOVERY	China Sea Cruises	V	Abbruch		ex FAIR PRINCESS
ENDEAVOUR	Lindblad Expeditions	N		NATIONAL GEOGRAPHIC ENDEAVOUR	ex NORTH STAR
HELGOLAND	FRS	V	Supper Clubcruise	SUPPER CLUBCRUISE 02	ex ALTE LIEBE
ISLAND SUN	Mauritius Island Cruises	C	Travel Dynamics	CORINTHIAN II	ex RENAISSANCE SEVEN
KALLISTI	SeaDreams	V	Ionian Island Cruises	OKEANIS	ex FREE ENTERPRISE I
ODYSSEUS	Royal Olympic Cruises	V	V-Ships	LUCKY STAR	ex PRINCESA ISABEL (Bj. 1960)
ORIANA	Hangzhou Songcheng Group	V	Abbruch in China		
R SIX	Cruiseinvest	V	Pullmantur	BLUE DREAM	
RADISSON DIAMOND	Radisson Seven Seas Cruises	V	Treasure Ocean Ltd.	OMAR III	Kasinoschiff Hongkong
SEAWING	Royal Olympic Cruises	V	Louis Hellenic Cruises	PERLA	ex SOUTHWARD
TDI KARADENIZ	Turkish Maritime Lines	V	Loral Ltd.	DREAM	Umbau zur Jacht
TRITON	Royal Olympic Cruises	V	Louis Hellenic Cruises	CORAL	ex CUNARD ADVENTURER
<b>Ro-Ro</b>					
ATALAYA DE ALCUDIA	Alcudia Maritimos	V	Trasmediterranea	SUPERFAST GALICIA	
BEGONIA	TransEuropa Ferries	V	Baltic Scandinavia Lines	VIA MARE	Paldiski - Västervik
ENVOY	Kystlink	C	P&O Ferries		Liverpool-Dublin
ENVOY	Kystlink	C	Nedlines		Ijmuiden-Harwich
KAHLEBERG	RG	N		RG I	
LEHOLA	ESCO	V		RR TRIUMPH	
LINDA ROSA	Stena RoRo	C	Cobelfret		Rotterdam-Purfleet
MASSILIA	Dart Line	V	Eidsiva		ex DART 10
MASSILIA	Eidsiva	C	DFDS Tor Line	TOR BELLONA	
MYKONOS II	Mykonos ANE	V		SARMAT	ex SAILORMARK
SATURNUS	Ventouris Ferries	N	Tsirikos Lines	GREENFIELD	ex SCANDINAVIA
UND AKDENIZ	U.N. Ro/Ro	V	Norfolk Line	MAERSK VLAARDINGEN	
VARBOLA	ESCO	V		RR ARROW	

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Die EXPRESS P ex EXPRESS POSEIDON -05 ex POSEIDON EXPRESS -00 ex DIMITROS EXPRESS -96 ex KADIA EXPRESS -95 ex DIMITROS EXPRESS -93 ex SAINT COLUMB I -90 ex SAINT COLUMB -82 ex SAINT PATRICK -82 (7.819 BRZ/Bj. 1973) verliess am 29. Juni 2005 Piräus mit Kurs auf den Strand von Alang. Foto: Nikos Thylos



Die SAMOTHRAKI ex BARLOVENTO -05 ex BANADEROS -00 ex PRIDE OF CHERBOURG II -94 ex PRIDE OF CHERBOURG -94 ex VIKING VOYAGER -89 (9.735 BRZ/Bj. 1976) wird seit dem 13. Juli 2005 von Saos Ferries im Piräus - Chios und im Piräus - Chios - Mytilene - Limnos - Kavala-Dienst eingesetzt. Foto: Frank Heine

Die AQUAMARINE ex CAROUSEL -04 ex NORDIC PRINCE -95 (23.149 BRZ/Bj. 1971), hier im Louis Cruise Lines Anstrich am 5. Juli 2005 in Almeria soll ab April 2006 als ARIELLE für Transocean-Tours fahren. Foto: Frank Lose





Die AGIOS GEORGIOS ex PANAGIA EKATONTAPILIANI -04 ex EXPRESS ARTEMIS -01 ex PANAGIA EKATONTAPILIANI -99 ex APOLLO EXPRESS 2 -96 ex ROMILDA -93 ex STENA HENGIST -92 ex HENGIST -91 (5.122 BRZ/Bj. 1972) erhielt im letzten Winter die Rumpfaufschrift von Ventouris Sea Lines. Das Foto zeigt das Schiff auslaufend Piräus. Foto: Ton Grootenboer

Die WISTERIA ex DUC DE NORMANDIE -05 ex PRINSES BEATRIX -85 (13.505 BRZ/Bj. 1978) fährt für die Trasmediterranea-Tochtergesellschaft Ferrimaroc zwischen Almeria in Spanien und Nador in Marokko. Foto: Frank Lose

