

FERRIES

Das Fährschiffmagazin

März
2006

€ 7,50

Die Zeitschrift des Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.



*Von Deutschland
nach England*

EasyCruise

AL SALAM BOCCACCIO 98

SAGAFJORD - VISTAFJORD

ST. ANSELM - ST. CHRISTOPHER



Die DUKE OF SCANDINAVIA ex DUKE OF SCANDINAVIA -05 ex DANA ANGLIA -02 (19.589 BRZ/Bj. 1978) im Februar 2003 in Cherbourg. Das Schiff soll hier zur PONTE L'ABBE umgemalt werden. Der erste Einsatz für Brittany Ferries zwischen St. Malo und Portsmouth ist für den 6. März 2006 geplant. Foto: Andrew Cooke

Die VILNIUS (22341 BRZ/Bj. 1987) erhielt im Winter den neuen Anstrich von DFDS Lisco. Das Schiff wird zwischen Lübeck und Riga eingesetzt. Foto: Bernd Gell



Zeitschrift des
Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.
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 Havetoftloit
Tel.+Fax: 04623/189975
E-Mail: frank.heine
@ferries-online.de

Bankverbindung des Verlags:
Frank Heine
Stadtparkasse 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 Havetoftloit
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 auszugs-
weise - ist strengstens untersagt. Alle
Beiträge, Fotos und Zeichnungen
sind urheberrechtlich geschützt. Die
Verantwortung eines jeden Beitrags
liegt beim jeweiligen Verfasser. Dies-
ses bezieht auch Fotos und Zeich-
nungen mit ein. Die Redaktion behält
sich eventuelle Kürzungen unverlangt
eingesandter Artikel vor. Sämtliche
Angaben ohne Gewähr.

Liebe Leserinnen und Leser,

Neubauten über Neubauten...

Die Meldungen über Neubaufträge für Fährschiffe der letzten Wochen und Monate z.B. bei Aker Finnyards zeigen deutlich: die Reedereien haben positive Erwartungen für die Zukunft und sehen weiterhin Potential für auskömmliche Steigerungsraten. Oft größer und teilweise auch schneller werden sie, die Fährschiffe der nächsten Generation. Nicht nur dort wo Steigerungen prognostiziert werden, lohnt sich der Bau deutlich größerer Einheiten, mit denen die "Stückkosten" für den Transport eines Trailers gesenkt werden können. Finnlines geht im Deutschland-Finnland-Verkehr als erkennbares Beispiel voran. Statt bisher vier, werden ab Sommer/Herbst dieses Jahres nur noch drei, dafür aber deutlich größere Einheiten der Finnstar-Klasse, die Strecke Travemünde-Helsinki bedienen damit aber dennoch eine größere Kapazität anbieten als bisher mit der Finn hansa-Klasse.

Immer mehr Reedereien haben Ersatzbedarf für ihre in die Jahre gekommene Tonnage und bestellen Neubauten, um ihre Betriebskosten senken zu können. Ein nicht unerheblicher Faktor ist die Brennstoffersparnis moderner Schiffsdiesels, die bei den heutigen Bunkerpreisen zu deutlichen Kostensenkungen beitragen können. TT-Line, die noch vor Jahren stolz auf ihre "green ships" war, musste sich ebenfalls dem Kostendruck beugen und rüstet ihre Schiffe für den Betrieb mit Schweröl um. Nicht unbedingt ein Rückschritt in Sachen Umweltschutz, denn die durchaus als "Abfallverwertung" zu bezeichnende Verwendung von Schweröl in Schiffsdieseln kann bei entsprechender Ausrüstung mit Abgasreinigungsanlagen wie Ultraschallsystemen und/oder Katalysatoren umweltfreundlich erfolgen.

Am 22. April findet um 14 Uhr in Hamburg an Bord der RICKMER RICKMERS die Mitgliederversammlung des Deutschen Fährschiffsvereins e.V. und daran anschließend eine große Foto-tauschbörse statt. Mehr dazu in der diesem Heft beiliegenden Einladung und auf www.ferries-online.de.

Ebenfalls in Hamburg findet am Samstag den 20. Mai zum sechsten Mal das DFV-Treffen statt, mit Klönschnack und Gesprächen, nicht nur über Fähr- und Passagierschiffe. Mehr dazu von Stefan Kaminski und Frank Schönstedt in diesem Heft.

Wir von der FERRIES-Crew wünschen Ihnen wieder viel Kurzweil bei der Lektüre dieser Ausgabe.

Ihr Marko Stampehl

Inhalt

Von Deutschland nach England	4
ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER	15
Aus Ostsee an den Abwrackstrand	22
AL SALAM BOCCACCIO 98	23
Easy Cruise	24
SAGA ROSE und SAGA RUBY	28
FERRIES Aktuell	33
DFV Intern	36
FERRIES Kreuzfahrtnews	37
FERRIES Küstenschiffahrt	40
FERRIES Aktuell	42

Deutscher Fährschiffsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)
Die internationale Vereinigung für Fahr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe
Mitgliedsbeitrag 2006: Inland 28 EUR, Ausland 33 EUR Informations- und Aufnahmeformular über:
DFV e. V., Frank Heine, Schmiedestr. 28, D-24875 Havetoftloit
E-Mail: frank.heine@ferries-online.de

Das Titelfoto zeigt die PRINZ HAMLET. Das Schiff verkehrte von 1973 bis 1987 zwischen Ham-
burg und Harwich. Foto: Reinhard Nerlich

Von Deutschland nach England

von Frank Lose

Nach dem Aus des Cuxhaven - Helgoland Dienstes im letzten Jahr wollen wir Ihnen die lange und interessante Geschichte der 1966 aufgenommenen Fährdienste von der Weser und der Elbe nach England vorstellen. In diesen fast vierzig Jahren wurde eine Vielzahl interessanter Schiffe eingesetzt. Heute gibt es nur noch eine Frachtfährverbindung von DFDS Tor Line zwischen Cuxhaven und Immingham. Außerdem verbindet Engship mit einem Frachtfährdienst Bremerhaven, Cuxhaven und Harwich.

Die Anfänge

Nachdem die zur schwedischen Bonnier-Gruppe gehörende Reederei Lion Ferry 1964 Fährdienste zwischen Schweden, Dänemark und auch in Zusammenarbeit mit der schwedischen Eisenbahngesellschaft nach Deutschland aufgenommen hatte, suchte die Reederei nach weiteren Expansionsmöglichkeiten. Diese meinte man in einem Fährdienst von Bremerhaven nach Harwich gefunden zu haben. Nachdem man eine Zusammenarbeit mit dem in Bremen ansässigen Reisebüro und Schiffsmaklerei Karl Geuther vereinbart hatte, bestellte man in Finnland ein Fährschiff. Die Firma Geuther sollte sich in Bremerhaven um den Verkauf und die Logistik kümmern. Von Anfang an plante Lion Ferry den Fährdienst nur für den Sommer und wollte das Schiff im Winter als Kreuzfahrer in südliche Gefilde schicken.

PRINS HAMLET

Bei der Wärtsilä-Werft in Turku bestellte Lion Ferry im Februar 1965 die PRINS HAMLET. Sie war ein Nachbau der für Finnlines zwischen Helsinki und Travemünde eingesetzten FINNHANSA und FINNPARTNER. Der Neubau lief am 17. Dezember 1965 vom Stapel und wurde auf den Namen PRINS HAMLET getauft. Am 14. Mai 1966 konnte das Schiff abgeliefert werden, es war unter schwedischer Flagge in Halmstad registriert. Vermessen mit 7.659



Die PRINS HAMLET mit schwedischer Flagge im Mast auf einer ihrer Kreuzfahrten.
Foto: Tomas Johannesson

BRT konnte die neue Fähre 444 Passagiere in 116 Kabinen, 66 in Pullmanbetten und 48 in Schlafsesseln befördern. Auf dem Fahrzeugdeck war Platz für 268 PKW oder 468 Spurmeter für Fracht. Die Namensgebung folgte den anderen Schiffen der Reederei, die alle einen "Prinzennamen" führten. Bevor das Schiff den Fährdienst aufnahm, wurde es zunächst am 15. Mai 1966 in Stockholm vorgestellt und führte von dort eine Kurzkreuzfahrt nach Kopenhagen durch. Am 18. Mai startete die PRINS HAMLET zu einer weiteren kurzen Kreuzfahrt von Stockholm über Mariehamn nach Norrköping. Dort diente sie für einige Tage als Tagungshotel für den dortigen Lions Club (wie passend!). Vier Tage später stellte sie sich dann noch in ihrem Heimathafen Halmstad der Presse vor. Am darauf folgenden Tag wurde es dann aber ernst. Die



Von 1966 bis 1970 war die VIKING III immer für den Winter als Ersatz für die PRINS HAMLET eingechartert. Das Foto zeigt das Schiff am Anleger in Bremerhaven.
Foto: Arnold Kludas



Dieses Foto zeigt die PRINS HAMLET am Anleger an der Columbuskaje in Bremerhaven.
Foto: Arnold Kludas

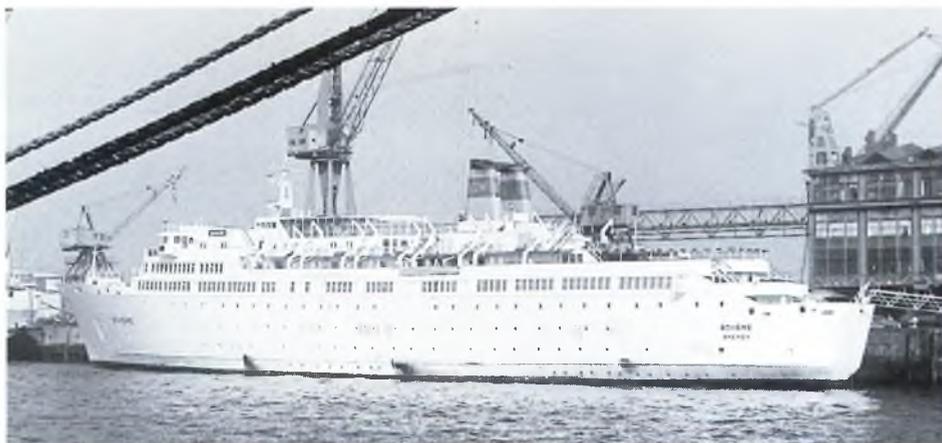
PRINS HAMLET startete um 17:30 Uhr zu ihrer Jungfernfahrt von Bremerhaven nach Harwich. In Bremerhaven wurde ein Ro/Ro-Anleger direkt an der Weser an der Columbus-Kaje genutzt, in Harwich lief das Schiff den Parkeston Quay an. Am 1. Januar 1969 verlegte man das Terminal von hier zum Navyyard Anleger. Die erste Saison der PRINS HAMLET dauerte bis Mitte September 1966, dann sollte sie planmäßig zu Kreuzfahrten eingesetzt werden. Ersatzschiff war die von Thoresen Car Ferries eingecharterte VIKING III (3.824 BRT/Bj. 1964) die im Sommer zwischen Southamp-

ton und Le Havre bzw. Cherbourg verkehrte, im Winter aber keine Beschäftigung hatte. So sollte es für die nächsten vier Winter bis 1970 bleiben. Die PRINS HAMLET verkehrte jeweils von Juni bis September im Fährdienst zwischen Bremerhaven und Harwich und wurde von September bis Mai zu Kreuzfahrten eingesetzt. Für diese Zeit übernahm dann die VIKING III den Fährdienst.

Die Winter

In der ersten Winter-Kreuzfahrtsaison führte die PRINS HAMLET zwei Kreuzfahrten von Kopenhagen in die Karibik und elf zu den Kanaren und nach Madeira durch. Nach Abschluss dieser sehr erfolgreichen Saison wurde das Schiff wieder in den Nordsee-Fährdiensten eingesetzt. Die nächste Wintersaison lief nicht so erfolgreich, andere skandinavische Reedereien hatten auf den Lion Ferry Erfolg reagiert und setzten nun auch Schiffe zu Kreuzfahrten ein. Dieses war z. B. Stena Line, die das DDR-Schiff VÖLKERFREUNDSCHAFT ex STOCKHOLM eingechartert hatten. DFDS führte ein ähnliches Programm mit der Nordseefähre ENGLAND durch. Lion Ferry musste wegen zu geringer Auslastung einige Kreuzfahrten stornieren. Während dieser Ausfallzeit wurde die PRINS HAMLET dann für zwei Wochen zwischen Malmö und Travemünde als Ersatz für den Werftaufenthalt der GUSTAV VASA eingesetzt und führte auch einige Einkaufsfahrten von Halmstad nach Kopenhagen durch. Nach einer Weihnachtskreuzfahrt in die Karibik stellte Lion Ferry nun die Kreuzfahrten in eigener Regie ein.

Nach den Ausfällen jenes Winters fand Lion Ferry für die nächsten Jahre eine dauerhafte Beschäftigung für das Schiff. Schon im Januar 1967 wurde die PRINS HAMLET an das US-amerikanische Reisebüro American International Travel Service verchartert und zunächst im Mittelmeer eingesetzt. Später folgten dann mehrer Kreuzfahrten in Südamerika. 1967 wurde die Passagierkapazität des Schiffes vergrößert, indem ein Teil des Fahrzeugdecks mit Kabinen verbaut wurde. Nachdem Umbau verfügte das Schiff über 850 Betten, konnte allerdings nur noch 165 PKW befördern. Die Vermessung stieg auf 8.688 BRT. Auch im Winter 1968 bis 1969 konnte das Schiff wieder an die Amerikaner verchartert werden und wurde in Südamerika eingesetzt.



Das als PRINS ALBERT geplante Schwesterschiff der PRINS HAMLET wurde als Kreuzfahrtschiff BOHEME an Wallenius Bremen abgeliefert. Foto: Arnold Kludas

PRINS ALBERT

Nach dem Erfolg des ersten Sommers im Bremerhaven - Harwich-Dienst und den erfolgreichen Kreuzfahrten im ersten Winter, bestellte man 1967 bei Wärtsilä in Finnland ein Schwesterschiff der PRINS HAMLET. Dieses Schiff sollte im 1968 abgeliefert werden und als PRINS ALBERT unter deutscher Flagge für Wallenius Bremen eingesetzt werden. An dieser Firma waren neben Lion Ferry auch die schon oben erwähnte Karl Geuther GmbH beteiligt. Nach den Misserfolgen der zweiten Wintercharter, bestanden nun doch ernsthafte Zweifel über den gewinnbringenden Einsatz eines zweiten Schiffes und die Reederei gab im Januar 1968 überraschend bekannt, dass das als Fähre konstruierte Schiff nun als Kreuzfahrtschiff abgeliefert werden sollte. Dieses erforderte natürlich einige Umbauten an dem im Rohbau schon fast fertig gestellten Schiff. Die finnische Werft schaffte diese mit Bravour und am 12. November 1968 wurde das als Autofähre bestellte Schiff als erster Kreuzfahrer der Wärtsilä-Werft abgeliefert. Das auf den Namen BOHEME getaufte Schiff war für Wallenius Bremen in Deutschland registriert und wurde an Commodore Cruise Line verchartert und ganzjährig zu Kreuzfahrten von Miami

in die Karibik eingesetzt. Noch heute ist das Schiff in diesem Einsatzgebiet zu finden, allerdings seit September 1986 als FREEWINDS für die Scientology-Sekte.

Prinzen Linien

Auch Hamburg wollte eine Fährlinie nach England haben. Und so gelang es einem Konsortium, an dem F. Laeisz, die Hamburger Landesbank, die Holsten-Brauerei und die HADAG beteiligt waren, einen Vertrag mit Lion Ferry zu schließen. Die PRINS HAMLET sollte zukünftig von Hamburg nach Harwich fahren und für den Bremerhaven - Harwich-Dienst sollte ein neues Schiff bestellt werden. Aus dem schwedischen PRINS HAMLET wurde nun ein deutscher Prinz: das Schiff wurde in PRINZ HAMLET umbenannt und erhielt den Heimathafen Hamburg. Die Bereederung übernahm die HADAG und die neue Gesellschaft hieß offiziell KG Deutschland-England-Fährexpress GmbH. An dieser Gesellschaft hielt Lion Ferry 50% der Anteile. Das westliche Ende der St. Pauli-Landungsbrücken wurde mit einem RoRo-Anleger versehen und die Abfertigungsanlagen wurden neben der Einfahrt des Alten Elbtunnel geschaffen. Für den Bremerhaven - Harwich-Dienst bestellte Lion Ferry bei der



Aus einem schwedischen "Prins" wurde ein deutscher "Prinz". Die PRINZ HAMLET mit Heimathafen Hamburg auf der Elbe. Foto: Arnold Kludas



Die PRINZ HAMLET in den Prinzenlinien-Farben an den Hamburger St. Pauli-Landungsbrücken. Foto: Arnold Kludas



Nach der Sommerpause 1969 konnte ein Jahr später der Bremerhaven - Harwich-Dienst mit der neuen PRINS OBERON wieder aufgenommen werden.

Foto: Arnold Kludas

Werft Nobiskrug in Rendsburg ein neues Schiff zur Lieferung im Sommer 1970. Nachdem die VIKING III am 30. Mai 1969 ihre letzte Fahrt machte - danach benötigte ihr Eigner sie selbst im Ärmelkanal - gelang es der Reederei allerdings nicht, ein Charterschiff zu finden. Daher musste der Bremerhaven - Harwich Passagierdienst für den Sommer unterbrochen werden, bis am 27. September 1969 die VIKING III zurückkehrte. Für Fracht wurde die CELTIC FERRY (3.431 BRT/Bj. 1944) eingechartert. Sie wurde hier vom 1. Juli bis zum 26. Oktober eingesetzt. Dieses Schiff wurde 1944 als Landungsschiff für die U.S. Navy abgeliefert und hatte bis Februar 1962 eine wechselhafte Karriere als Eisenbahnfähre im Florida - Havanna-Dienst. Ab 1962 wurde sie in WS-1 umbenannt und als Unterkunftsschiff für die Bundesmarine in Kiel und Hamburg eingesetzt. Im April 1966 ging sie an die Atlantic Steam Nav. Co., die sie nach

Umbauten als Frachtfähre zwischen Felixstowe und Harwich einsetzten. Zum Beginn der Sommersaison 1970 wurde endlich die PRINS OBERON abgeliefert. Dieses Schiff war am 21. Februar 1970 vom Stapel

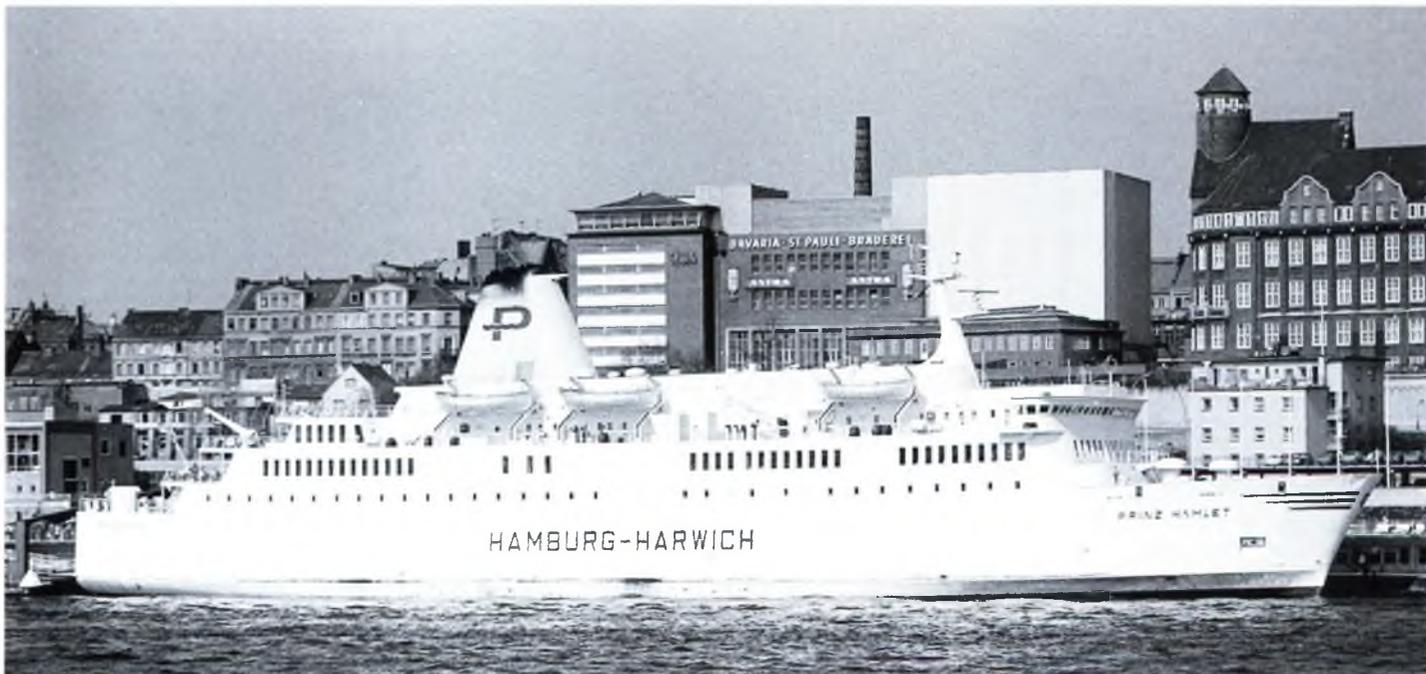
gelaufen und am 6. Juni abgeliefert worden. Zwei Tage später absolvierte das unter schwedischer Flagge fahrende Schiff seine Jungfernfahrt zwischen Bremerhaven und Harwich. Die PRINS OBERON war 7.933 BRT groß, 134,02 m lang und 21,04 m breit. Befördert werden konnten 708 Passagiere in 182 Kabinen und 290 an Deck. Auf dem Fahrzeugdeck war Platz für 250 PKW oder 550 Spurmeter Fracht.

Das Ende der PRINZ HAMLET

Der Wechsel der PRINZ HAMLET nach Hamburg wurde gut angenommen und schnell war die Kapazität, besonders auf dem Frachtdeck, nicht mehr ausreichend. Außerdem hatte das Schiff große Mühe den engen Fahrplan einhalten zu können. Nach Abschluss der Saison 1970 fand man mit der französischen Reederei Compagnie Général Transatlantique aus Marseille einen Käufer. Das Schiff wurde als ROUSSILLON zwischen Marseille und der Insel Korsika eingesetzt. 1980 wurde sie dann an D.A.N.E. Sea Lines verkauft und in KAMAROS umbenannt. Neues Einsatzgebiet war nun die innergriechische Strecke von



Im letzten Winter 1969/70 verkehrte die VIKING III mit der Schornsteinmarke von Prinzenlinien, vorher hatte sie das "B" von Lionferry aufgemalt. Foto: Arnold Kludas



Die neue PRINZ HAMLET an ihrem Terminal in Hamburg. Die England-Fähren fuhren von einem Anleger an den St. Pauli-Landungsbrücken ab. Foto: Arnold Kludas

Piräus zur Insel Rhodos. Hier verblieb das Schiff bis 1995 bis es als THESSALONIKI an Manda & Anmar Lines verkauft wurde. Eingesetzt wurde es dann zwischen Piräus, Rhodos, Limassol auf Zypern und Haifa in Israel. Die letzte aktive Saison, den Sommer 1997 verbrachte das Schiff zwischen Patras, Igoumenitsa und Brindisi ehe es im Oktober 1997 in der Bucht von Eleusis aufgelegt wurde. Ein weiterer Eignerwechsel folgte im Juli 2000. Umbenannt in QUEEN CALLIOPE war das Schiff an New Marathon Co. in Limassol verkauft. Es tat sich aber sonst weiter nichts und das Schiff blieb in Griechenland aufgelegt. Am 5. Juni 2002 traf es als OPI zum Abbruch im türkischen Aliaga ein.

PRINZ HAMLET II

Ein Ersatzschiff für die PRINS HAMLET war recht schnell mit der VIKINGFJORD gefunden. Dieses 3.797 BRT große Schiff war 1969 von Jos. L. Meyer in Papenburg für die Partenreederei Nordlandfähre gebaut worden und führte am 11. August 1969 die Jungferreise zwischen Cuxhaven, Stavanger und Bergen durch. Dieser Fährdienst, vom Publikum nie richtig angenommen, wurde schon nach weniger als einem Jahr am 30. Juni 1970 wieder eingestellt. Die VIKINGFJORD wurde für die nächsten drei Monate in Fred. Olsen-Charter zwischen Kristiansand und Amsterdam bzw. Harwich eingesetzt, danach folgte im Oktober eine kurze Charter an Moltzau Linien für den Einsatz zwischen Gedser und Travemünde. Am 15. November 1970 wurde die VIKINGFJORD in PRINZ HAMLET II umbe-

nannt und absolvierte die Jungferreise im Hamburg - Harwich-Dienst. Das Schiff war eingechartert und wurde von der HADAG bereedert. Die Fähre konnte 358 Passagiere in Kabinen und 392 an Deck befördern. Auf dem Frachtdeck hatten 156 PKW Platz.

Eine neue PRINZ HAMLET (II)

Nachdem die PRINZ HAMLET II zwei Jahre erfolgreich zwischen Hamburg und Harwich gependelt war, entschloss sich die Reederei im Oktober 1972 sie durch einen Neubau zu ersetzen. Gebaut wurde das neue Schiff wie schon die PRINS OBERON von der Werft Nobiskrug in Rendsburg. Der Stapellauf fand schon am 26. Mai 1973 statt und die neue PRINZ HAMLET wurde am 8. November 1973 abgeliefert. Das Schiff war zuvor als PRINZ MALCOLM beworben wor-

den. Vermessen war es mit 5.823 BRT, verfügte über eine Länge von 118,73 m und eine Breite von 18,55 m. Befördert werden konnten 572 Passagiere in Kabinen und 428 an Deck. Außerdem verfügte das Schiff über Kapazität für 225 PKW. Am 12. November 1973 ersetzte die neue PRINZ HAMLET die PRINZ HAMLET II, die zunächst in Hamburg aufgelegt wurde. Anfang 1974 konnte die PRINZ HAMLET II dann als AGADIR an Comanav, Casablanca für den Sete - Tanger-Dienst verkauft werden. 1986 wechselte sie zur griechischen Reederei Fragline und wurde zwischen Igoumenitsa, Korfu und Brindisi eingesetzt. Hier verkehrte sie lange und in bestem Zustand bis sie Mai 1999 ein weiteres Mal verkauft wurde. Der neue Eigner hieß nun Acorline und benannte das Schiff in GOLFINHO AZUL um. Eingesetzt ist das Schiff



Die PRINZ HAMLET II verkehrte von 1970 bis 1973 in Charter von Prinzenlinien zwischen zwischen Hamburg und Harwich. Foto: Arnold Kludas



Die von DFDS eingecharterte DANA SIRENA ersetzte die PRINZ HAMLET während ihres Werftaufenthaltes im Frühjahr 1975. Foto: Dr. Achim Borchert



Nachdem die PRINZ OBERON 1979 unter deutsche Flagge gebracht wurde, erhielt auch sie eine Seitenaufschrift. Foto: Tomas Johannesson

noch heute zwischen den Inseln der Azoren im Atlantik.

die teure schwedische Besatzung austauschen wollte.

Die siebziger Jahre

Im März 1975 gab es Probleme mit den Maschinen der neuen PRINZ HAMLET. Nach einiger Zeit stellte man einen Lager-schaden fest und das Schiff musste für längere Zeit in die Werft. Als Ersatz konnte man von der dänischen DFDS die DANA SIRENA ex AALBORGHUS -71 (7.672 BRZ/Bj. 1969) chartern. Die DANA SIRENA absolvierte ihre erste Reise von Hamburg nach Harwich am 13. März im vollen Prinzenlinien Outfit und blieb bis Juni auf dieser Strecke im Einsatz. Danach konnte die PRINZ HAMLET den Fährdienst wieder übernehmen.

In Bremerhaven änderte sich bis 1978 nichts am Einsatz der PRINZ OBERON. Dann, am 30. September wurde das Schiff von Lion Ferry an die Deutsche Leasing verkauft und von den Prinzenlinie zurückgechartert. Nun unter deutscher Flagge führte das Schiff den Heimathafen Bremen und wurde in PRINZ OBERON umbenannt. Grund für diesen Schachzug war, dass man

Charterschiffe

Während der Werftüberholungen der PRINZ HAMLET kamen mehrere Charterschiffe zwischen Hamburg und Harwich zum Einsatz. Dieses waren vom 17. bis zum 23. Februar 1973 der Neubau BOLERO, das Schiff wurde von Fred. Olsen eingechartert

und nach diesem Einsatz zwischen Yarmouth und Portland in Nordamerika eingesetzt. Im Februar 1975 verkehrte die VIKING I für etwa vier Wochen als Ersatz für die PRINZ HAMLET und die SAINT PATRICK II ex AURELLA -82 (7.984 BRZ/Bj. 1973) verkehrte im Winter 1986 zwischen Hamburg und Harwich.

DFDS wird Eigentümer

Die Hamburger HADAG war Anfang der achtziger Jahre durch falsche Planung, u.a. durch den Einstieg in das Kreuzfahrtgeschäft mit der ASTOR, in starke finanzielle Probleme gekommen und wurde nun konsolidiert. Man bekam vom Hamburger Senat eine "Schlankheitskur" verordnet und hatte sich von vielen Aktivitäten, z. B. dem Englandfährdienst und der Helgolandfahrt zu trennen. Also gab man die Anteile an Prinzen Linien an Lion Ferry zurück, die diese und ihre eigenen 1981 an die sich auf Expansionskurs befindliche dänische Reederei DFDS (Det Forende Dampskibsselskab = Die Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft) ab. DFDS betrieb zu diesem Zeitpunkt u.a. Fährdienste von Esbjerg nach Harwich und Newcastle. Lion Ferry selbst wurde ein Jahr später von Stena Line übernommen. Zunächst erhielten die beiden Prinzen die Schornstein-Marke von DFDS, allerdings mit der Variation, dass man ein "P" für Prinzenlinie im Malteser Kreuz einfügte. Nun machte sich daran, das sehr heruntergekommene Image der letzten Jahre wieder aufzupolieren. Dieses war allerdings nicht so einfach und außerdem führten finanzielle Schwierigkeiten der dänischen Reederei zu weiteren Problemen. Also wurde am 17. Dezember 1982 die Bremerhaven - Harwich Linie eingestellt. Die Reederei wollte nun alle ihre Bemühungen in den Hamburg-Dienst stecken.



Die SAINT PATRICK II bei einem kurzen Chartereinsatz in Hamburg. Das Schiff ersetzte im Winter 1986 die PRINZ HAMLET während ihres Werftaufenthaltes. Foto: Dieter Streich



Diese Fotoreihe zeigt den Übergang in der Farbgebung der PRINZ HAMLET von Prinzenlinien zu DFDS Seaways. Beginnend von oben: im Prinzenlinien-Anstrich auf der Elbe (Foto: Dr. Achim Borchert), darunter nach der Übernahme durch DFDS mit gelbem Schornstein, DFDS-Malteserkreuz mit Prinzenlinien "P", dann schwarz-roter Schornstein (Foto: Frank Heine) und zuletzt der immer noch aktuelle DFDS Seaways Anstrich. (Foto: Frank Heine)

Verbleib der PRINZ OBERON

Der weitere Verbleib der PRINZ OBERON war in den ersten Jahren etwas chaotisch. Das Schiff wurde auf diversen Strecken eingesetzt und bei jeder sich bietenden Gelegenheit verchartert. Die genauen Daten entnehmen Sie bitte dem angefügten Schiffslebenslauf. Das Schiff ist allerdings noch immer im Einsatz und verkehrt heute als Kasinoschiff zu Kurzkreuzfahrten von Port Everglades.

HAMBURG ersetzt PRINZ HAMLET

Als Jahre Line ihre 1976 gebaute KRON-PRINZ HARALD (13.141 BRT/Bj. 1976) durch einen Neubau gleichen Namens ersetzte, griff DFDS zu. Im September 1986 wurde ein Vorvertrag unterschrieben und die Übernahme fand am 27. Februar 1987 statt. Registriert wurde das Schiff für DFDS Seacruises (Bahamas) Ltd. in Nassau. Nach Umbauten und umfassenden Renovierungsarbeiten fand am 4. April 1987 die Taufe auf den Name HAMBURG durch die Volksschauspielerin Heidi Kabel an den St. Pauli Landungsbrücken statt. Die HAMBURG konnte 1.033 Passagiere in 468 Kabinen und 40 Passagiere an Deck befördern. Außerdem konnte sie 404 PKW oder 810 Spurmeter Fracht befördern. Das Schiff war 156,42 m lang und 23,98 m breit.



Die HAMBURG am Tag ihrer Taufe, dem 4. April 1987, über die Toppen geflaggt an den St. Pauli Landungsbrücken.

Foto: Dieter Streich

Verbleib der PRINZ HAMLET

Nach der Außerdienststellung am 4. April 1987 wurde die PRINZ HAMLET kurze Zeit später an DFDS übertragen und in Esbjerg registriert. Das Schiff erhielt nun den Namen PRINZ HAMLET und wurde in den Jahren 1987 und 1988 zwischen Esbjerg, Newcastle und Göteborg eingesetzt. Am 29.



Auch die PRINZ OBERON erhielt die neue Schornsteinmarke von DFDS-Prinzenlinien.



Die HAMBURG 1988 an den Landungsbrücken. In den ersten Jahren hatte das Schiff noch den hellgrauen Unterwasseranstrich von Jahre Line. Später wurde hier dunkelblaue Farbe angebracht. Foto: Ulrich Streich

September 1988 wurde es an Stena AB verkauft und erhielt einen Tag später den neuen Namen STENA BALTICA. Beheimatet war das Schiff nun in Monrovia. Dieses allerdings nur für kurze Zeit, schon im November wurde es in NIEBOROW umbenannt und an Polferries verchartert. In den ersten Jahren verkehrte das Schiff zwischen Swinoujscie und Ystad, Mitte der neunziger Jahre fuhr das Schiff dann für kürzere Zeit zwischen Gdansk und Öxelösund. Im Oktober 2002 wurde die Fähre dann an Prekookeanska Plovidba in Montenegro verkauft, die die alte PRINZ HAMLET seit dem als SVETI STEFAN II zwischen Bar und Bari und auch zwischen Bar und Ancona über die Adria einsetzen.

Kollision in der NORDSEE

Am 8. November 1989 kollidierte die HAMBURG auf einer Reise von Hamburg nach Harwich zehn Seemeilen südlich von Hel-

goland mit dem RoRo-Frachter NORDIC STREAM (8.708 BRZ/Bj. 1979). Die NORDIC STREAM fuhr der HAMBURG direkt in die Seite und bei diesem Unglück kamen drei Passagiere ums Leben, 8 weitere Pas-



Die HAMBURG nach der Kollision mit der NORDIC STREAM an der Columbuskaje in Bremerhaven. Foto: Gerhard Fiebiger

sagiere wurden schwer und 12 leicht verletzt. Insgesamt hatte die HAMBURG 278 Passagiere an Bord. Bei der Seeamtverhandlung am 24. und 25. Januar 1990 in Hamburg wurden die Wachoffiziere beider Schiffe wegen Fehlverhalten verurteilt. Dem zum Unfallzeitpunkt wachhabenden dänischen 1. Offizier wurde ein Fahrverbot für 12 Monate in deutschen Gewässern auferlegt und auch das Verhalten der Wasser- und Schiffsdirektion in Wilhelmshaven, der die Radarberatung oblag, wurde gerügt. Das Schiff wurde zunächst nach Bremerhaven geschleppt und von dort aus weiter zu Blohm + Voss nach Hamburg, wo die Reparaturen erfolgten. Am 22. Dezember 1989 konnte die HAMBURG wieder eingesetzt werden.

Die neunziger Jahre

Am 25. Juni 1991 wurde in Hamburg das neue Terminal eingeweiht und die HAMBURG musste nicht mehr an den engen Anlagen an den Landungsbrücken abgefertigt werden. Am 2. April 1993 eröffnete die Reederei mit der WINSTON CHURCHILL (8.657 BRT/Bj. 1967) einen zweiten Fährdienst nach England. Das Schiff verkehrte auf einem Dreieckskurs zwischen Esbjerg, Newcastle (North Shields) und Hamburg. Die WINSTON CHURCHILL war ursprünglich für den Harwich - Esbjerg-Dienst gebaut worden, wurde jedoch seit Ende der achtziger Jahre auf vielen verschiedenen Strecken der Reederei eingesetzt. Dieser neue Fährdienst begann sehr vielversprechend und am 10. April 1995 wurde hier mit der KING OF SCANDINAVIA ex VENUS -94 ex SCANDINAVICA -90 ex TARAK L -89 ex SCANDINAVICA -89 ex STENA SCANDINAVICA -87 ex PRINSESSAN BIRGITTA -82 (13.286 BRZ/Bj. 1974) ein größeres Schiff eingesetzt. Die "King"



Die HAMBURG mit dem kurzzeitig auf den Schiffen angebrachten Scandinavian Seaways-Schriftzug. Foto: Ulrich Streich

wurde 1974 für den Göteborg - Travemünde-Dienst von Sessa Linien gebaut, wechselte 1982 als STENA SCANDINAVICA an Stena Line und fuhr zwischen Göteborg und Kiel, 1990 wurde sie als VENUS an Norway Line verkauft und zwischen Bergen, Stavanger und Newcastle eingesetzt. Strecke und Schiff wurde schon kurze Zeit später von Color Line übernommen. Die HAMBURG absolvierte ihre zunächst letzte Abfahrt von Harwich nach Hamburg am 28. Februar, danach wurden ihr in Hamburg zwei neue Dieselmotoren eingebaut. Ab dem 14. Juni 1997 wurde sie, in ADMIRAL OF SCANDINAVIA umbenannt, im Dreiecksdienst zwischen Ijmuiden, Newcastle und Hamburg eingesetzt. Sie ersetzte hier die zu klein gewordene KING OF SCANDINAVIA, die eine Sommercharter bei Cotunav im Mittelmeer antrat.



Die WINSTON CHURCHILL eröffnete 1993 den Hamburg - Newcastle-Dienst. Foto: Frank Lose



Die KING OF SCANDINAVIA ersetzte 1994 die WINSTON CHURCHILL im Hamburg - Newcastle-Dienst. Das Foto zeigt das Schiff im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Ulrich Streich

Nachfolgerin der HAMBURG im Hamburg - Harwich-Dienst war die PRINCE OF SCANDINAVIA ex TOR BRITANNIA -90 ex SCANDINAVIAN STAR -82 ex TOR BRITANNIA -81 (21.145 BRZ/Bj. 1975), die ihre erste Reise am 28. Februar 1997 durchführte. Am 24. September 1999 stand abermals ein Schiffswechsel an, die Hamburg - Newcastle-Strecke wurde eingestellt und die ADMIRAL OF SCANDINAVIA ex HAMBURG kehrte für den Winter auf die Hamburg - Harwich-Strecke zurück. Die "Prince" verkehrte nun zwischen Göteborg, Kristiansand und Newcastle. Im nächsten Frühjahr, am 18. April 2000 übernahm die "Prince" wieder und die "Admiral" wurde zwischen Ijmuiden und Newcastle eingesetzt. Die "Prince" blieb allerdings nur für gut ein Jahr an der Elbe, schon am 27. Januar 2001 wurde sie wieder durch die "Admiral" ersetzt.

Von Cuxhaven nach England

Nach dem Wegfall des zollfreien Einkaufs an Bord der Schiffe und der ernsthaften Konkurrenz durch die Billigflieger, die Anfang dieses Jahrhunderts gerade von England aus Europa eroberten, gab es weitere finanzielle Probleme für DFDS. Mit Sicherheit kommt auch dazu, dass die eingesetzten Schiffe für Kurz-Kreuzfahrer nicht mehr sonderlich attraktiv waren. Also entschloss sich die Reederei, den deutschen Anlaufhafen Hamburg zugunsten von Cuxhaven zu ändern. Das hatte den Vorteil für die Reederei, dass die etwa drei Stunden dauernde Fahrt die Elbe hinauf wegfiel. Diese sparte also jeden zweiten Tag etwa sechs Stunden Seereise, was zu einem völlig anderen Fahrplan mit längeren Hafentiegezeiten führte. Der Ro/Ro-Anleger aus



Die HAMBURG wurde 1997 in ADMIRAL OF SCANDINAVIA umbenannt und nur noch zeitweise von Hamburg aus eingesetzt. Foto: Ulrich Streich

Hamburg wurde nach Cuxhaven geschleppt und am Steubenhöft wurde ein behelfsmässiges Terminal errichtet. So mussten die Passagiere bei Wind und Wetter mit Gepäck über den Kai laufen und das Schiff über eine, je nach Tide, mehr oder weniger steile Gangway erklimmen. Auch die Verkehrsanbindung auf Strasse und Schiene von Cuxhaven aus dem Hamburger Bereich war nicht gerade als sehr gut zu bezeichnen. Als DFDS den Wechsel von der Elbmetropole in den kleinen Ort Cux-

haven bekannt gab, war das Ende der Strecke wohl schon abzusehen.

Wie auch immer, die ADMIRAL OF SCANDINAVIA startete am 2. März 2002 zu ihrer letzten Saison unter DFDS-Flagge von Cuxhaven nach Harwich. Als sich dann die Möglichkeit ergab, das Schiff verkaufen zu können, griff die dänische Reederei schnell zu und die "Admiral" absolvierte ihre letzte Fahrt von Harwich nach Cuxhaven am 13. November 2002. Danach wurde sie an die griechische Reederei Access Ferries ver-

kauft und in CARIBBEAN EXPRESS umbenannt. Seit April 2003 verkehrt sie in Charter für Ferrys del Caribe zwischen Santo Domingo und Mayaguez.

Das letzte Schiff

Nach dem Verkauf der ADMIRAL OF SCANDINAVIA wurde der Cuxhaven - Harwich-Dienst für den Winter eingestellt, da man kurzfristig kein Ersatzschiff finden konnte. Diese gelang aber im nächsten Frühjahr.



Die PRINCE OF SCANDINAVIA im Nord-Ostseekanal. Dieses Foto zeigt das Schiff im Scandinavian Seaways Anstrich. Später erhielt das Schiff seitliche Stabilisierungstanks und die Aufschrift DFDS Seaways. Foto: Dieter Streich

Fjord Line hatte keine rechte Verwendung mehr für ihre zwischen Bergen, Stavanger, Egersund und Hanstholm eingesetzte BERGEN (16.794 BRZ/Bj. 1994), da man sie durch die FJORD NORWAY ersetzt hatte. Das Schiff wurde an DFDS verchartert und in DUCHESS OF SCANDINAVIA umbenannt. Am 11. April 2003 kam es in Cuxhaven an und wurde dort in den nächsten Tagen renoviert. Am 17. April startete die "Duchess" dann zu ihrer Jungfernfahrt nach Harwich. Das Schiff war sicherlich für den Passagiertransport auf dieser Strecke nicht sonderlich geeignet, aber die Reederei legte das Hauptaugenmerk mittlerweile auf die Beförderung von Fracht. Passagiere waren nur zusätzlicher Deckungsbeitrag. So war es auch nicht überraschend, dass die DUCHESS OF SCANDINAVIA am 6. November 2005 ihre letzte Überfahrt von Harwich nach Cuxhaven machte. Die Eigner Fjord Line hatten nun selbst wieder Verwendung für ihr Schiff und boten DFDS an die Charter zu lösen. Diese Möglichkeit ergriff die Reederei sofort und das Schiff verkehrt nun wieder zwischen Hanstholm, Egersund, Stavanger und Bergen. Die erste Reise auf dieser Strecke absolvierte sie am 17. November 2005 umbenannt in ATLANTIC TRAVELLER.



Mit dem Abzug der DUCHESS OF SCANDINAVIA wurde der Cuxhaven - Harwich-Dienst am 6. November 2005 eingestellt. Foto: Frank Lose



Die PRINZ HAMLET als ROUSSILLON einlaufend Marseille. Das Schiff verkehrte bis zum Verkauf nach Griechenland bis 1980 von hier nach Korsika. Foto: Archiv Frank Heine

So wurde im November letzten Jahres sang- und klanglos die 39 Jahre dauernde, einzige Fährverbindung von Deutschland nach England eingestellt.

Die Lebensläufe der ersten im Deutschland - England-Dienst eingesetzten Schiffe:

ms PRINS HAMLET

Lion Ferry AB, Halmstad / SWE
Wärtsilä, Turku; Baunr. 1133
7.658 BRT / 1.808 tdw / 134,32 m Länge ü.a. / 19,92 (20,12) m Breite / 5,50 m Tiefgang / Zwei 8-Zyl.-Diesel; Sulzer-Wärtsilä / 14.000 PSe / 2 Schrauben / 20,00 Kn / 444 Passagiere in 116 Kabinen, 380 Deckspass. / 268 PKW, 468 Spurmeter /
17.12.1965 Stapellauf / 14.5.1966 Ablieferung / 23.5.1966 Jungfernfahrt Bremerhaven - Harwich / 1967 Einbau zusätzlicher Kabinen. 8.688 BRT, 850 Betten, 1.100 Passagiere, 165 PKW / 22.5.1969 Ankniff in Hamburg aus Rio de Janeiro und Probeanlegen an den St. Pauli Landungsbrücken. / 29.5.1969 umbenannt PRINZ HAMLET, registriert für Fährexpress "Prinz Hamlet" GmbH, Hamburg. / 31.5.1969 Fährdienst Hamburg - Harwich / 22.11.1970 an Compagnie Generale Transmediterrane, Marseille / 27.11.1970 umbenannt ROUSSILLON / 7.3.1971 Fährdienste Marseille - Korsika / 1974 Die zusätzlichen Kabinen im Autodeck werden ausgebaut. 7.658 BRT, 260 PKW, 998 Passagiere. / 16.3.1976 an für Societ  Nationale Maritime Corse-Mediterrane, Marseilles / 4.1.1981 an Dodekanissia-ki Anonimos Naftiliki, Piräus / 28.3.1980 umbenannt KAMIROS / 1980 Einsatz zwischen Piräus und Rhodos. 7466 BRT, 1006

Passagiere, 412 Betten, 116 Kabinen, 468 m Fracht / 1995 THESSALONIKI, Manda & Anmar Lines, Piräus / 1995 Fährdienst Piräus - Rhodos - Limassol - Haifa / 1996 11.281 BRZ, 394 Betten, 18 Knoten / 1997 Fährdienst Patras - Igoumentisa - Brindisi / 10.1997 In der Bucht von Eleusis aufgelegt / 7.2000 QUEEN CALLIOPE, New Marathon Co., Limassol, weiter in der Bucht von Eleusis aufgelegt / 05.06.2002 Ankniff in Aliaga zum Abbruch durch Iska Metal Ltd. als OPI

ms PRINS OBERON

Lion Ferry, Halmstad
Werft Nobiskrug, Rendsburg; Baunr. 663
8093 BRT / 1778 tdw / 134,02 m Länge  .a. / 20,81 (21,04) m Breite / Zwei 16 Zyl. Diesel mit Getriebe; Pielstick B+V / 16 000 PSe / 2 Schrauben / 22 kn / 708 Pass. in 182 Kabinen, 290 Deckspass. / 250 PKW, 550 Spurmeter / Bes. 90
21.2.1970 Stapellauf / 6.6.1970 Ablieferung / 8.6.1970 Jungfernfahrt Bremerhaven - Harwich in Prinzenlinien Charter / 12.1978 PRINZ OBERON, Prinzenlinien, Bremen / Bremerhaven Harwich Dienst / 12.1982 in Bremerhaven aufgelegt / 11.2.1983 bis 10.6.1983 Hoek van Holland Harwich Dienst in Sealink Charter / 30.11.1983 an DFDS, Hamburg / 6.6.1984 erste Reise Esbjerg Newcastle Göteborg / 1984 Heimat-hafen Hamburg / 23.6.1984 bis 19.8.1984 Göteborg Harwich Cuxhaven Dienst / 14.11.1984 NORDIC SUN, Transnordic Line, Stockholm / 25.2.1985 zur Überholung an Nobiskrugwerft, Rendsburg, danach bis 30.5.1986 Travemünde Trelleborg Dienst in TT Line Charter / 1986 CRUISE MUHIBAH, Perbadanam Nasional Shipping Line, Kuala Lumpur. Kuantan Singapur Dienst /

1989 MUNSTER, B & I Line, Dublin / 27.4.1990 erste Reise Rosslare - Pembroke / 4.1993 AMBASSADOR, New Olympic Ferries, Limassol. 6389 BRT / 19.6.1993 erste Reise Patras Bari / 1.1994 AMBASSADOR II, EPA Invest, Limassol. BRZ 11 403 / 4.1994 Tunis - Neapel -Genua Dienst in Cotunav Charter / 12.12.1994 erste Reise Tallinn - Travemünde in Eminre Tallink Charter / 24.1.1995 wegen Maschinenschadens in Travemünde aufgelegt, Charter gelöst / 30.3.1995 zur Reparatur nach HDW Kiel / 7.1995 Tanger - S te Dienst in Comanav Charter / 9.1995 in Genua aufgelegt / 10.1996 nach Libyen verchartert / 6.1997 in Southampton aufgelegt / 7.1997 an International Shipping Partners, Monrovia / 8.1997 bis 1999 Umbau zum Kasinoschiff bei A&P Appledore / 29.1.1998 während des Umbaus durch einen Brand schwer beschädigt / 1.4.1999 Ablieferung nach Umbau. BRZ 11 940, 1600 Deckspass., Fahrzeugdeck zugebaut / 1.6.1999 Kasinokreuzfahrten von Port Canaveral für Sterling Casino Cruises, Nassau /

ms PRINZ HAMLET II

Partenreederei Nordlandf hre, KR. Heinz Schmidt-Viking, Hamburg
1969 - Jos. L. Meyer, Papenburg; Baunr. 545
3.797 BRT / 1.000 tdw / 108,10 m Länge  .a. / 16,39 (17,40) m Breite / 4,70 m Tiefgang / Zwei 12-Zyl.-Diesel; MAN / 9.855 kW / 2 Schrauben / 18,50 Kn / 358 Passagiere in Kabinen, 392 Deckspass. / 156 PKW, 252 Spurmeter /
31.5.1969 Stapellauf / 9.8.1969 Ablieferung als VIKINGFJORD / 11.8.1969 Jungfernfahrt im Cuxhaven - Stavanger - Bergen-Dienst / 30.6.1970 Der Fährdienst wird eingestellt. / 1.7.1970 bis 30.9.1970 Kristian-

sand - Harwich/Amsterdam-Dienst in Fred. Olsen-Charter / 3.10.1970 bis 16.10.1970 Gedser - Travemünde-Dienst in Moltzau Linien-Charter / 15.11.1970 Jungferntour als PRINZ HAMLET II im Fährdienst Hamburg - Harwich in Prinzenlinien-Charter / 12.11.1973 Letzte Fahrt im Fährdienst Hamburg - Harwich / 1974 AGADIR, Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), Casablanca / 1974 Fährdienst Tanger - Sete / 1986 OURANOS, Fragline, Limassol; Fährdienst Igoumenitsa - Korfu - Brindisi / 5.1999 GOLFINHO AZUL, Acorline Transportes Maritimos S.A., Madeira / 4.2002 Heimathafen Panama /

PRINZ HAMLET

Prinzenlinien Schifffahrtsges. mbH, Hamburg
 1973 - Werft Nobiskrug GmbH, Rendsburg; Baunr. 679
 5.830 BRT / 1.127 tdlw / 118,83 m Länge ü.a. / 18,34 (18,55) m Breite / 5,00 m Tiefgang / Vier 6-Zyl.-Diesel mit Getriebe; Stork-Werkspoor / 15.600 Pse / 2 Schrauben / 22,50 Kn / 570 Passagiere in Kabinen, 464 Deckspass. / 210 PKW, 444 Spurmeter /
 26.5.1973 Stapellauf / 8.11.1973 Ablieferung / 12.11.1973 Jungfernfahrt Hamburg - Harwich / 1.1986 bei Seebeckwerft in Bremerhaven überholt; 626 Pass. in 218 Kabinen, 294 Deckspass. / 3.4.1987 Letzte Reise Harwich - Hamburg / 4.5.1987 an DFDS A/S, Esbjerg / 11.5.1987 umbenannt PRINS HAMLET / 13.5.1987 Erste Reise im Esbjerg - Newcastle-Dienst / 3.6.1987 bis 17.8.1987 Newcastle - Göteborg-Dienst / 21.11.1987 bis 2.3.1988 Esbjerg - Harwich-Dienst als Frachtfähre / 3.3.1988 bis 28.4.1988 Rosslare - Pembroke Dock-Dienst in B+I Line-Charter / 11.5.1988 bis 13.9.1988 Esbjerg - Newcastle-Dienst / 8.6.1988 bis 12.9.1988 auch Newcastle - Göteborg-Dienst / 29.9.1988 an Sail Pride Inc.(Stena AB), Monrovia / 3.10.1988 umbenannt STENA BALTICA / 1988 umbenannt NIEBOROW und Charter Polska Zegluga Baltyska, Nas-



Die AGADIR ex PRINZ HAMLET II im südfranzösischen Sete.
 Foto: Sammlung Bernd Gell



Von 1986 bis 1989 verkehrte die PRINS OBERON als CRUISE MUHIBAH zwischen Malaysia und Singapur. Foto: Sammlung Frank Heine

sau / 1988 Swinoujscie - Ystad-Dienst / 1994 BRZ 8.697 // 1995 Gdansk - Öxelösund- und Swinoujscie - Malmö-Dienst / 4.1997 Swinoujscie - Kopenhagen-Dienst / 1.6.1997 Erste Reise im Gdansk - Nynäshamn-Dienst / 2001 Swinoujscie - Ystad-Dienst / 10.2002 SVETI STEFAN II, Prekookeanska Plovidba, Nassau / 26.01.2002

Erste Reise im Bar - Bari-Dienst, auch Bar-Ancona-Dienst /

unten: Die SVETI STEFAN II ex PRINZ HAMLET verkehrt heute zwischen Bar in Montenegro und den italienischen Häfen Bari und Ancona. Foto: F. Heine



ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER

von Richard Seville

Fast 20 Jahre lang waren die Schwesterschiffe ST. ANSELM (7003 BRT/Bj. 1980) und ST. CHRISTOPHER (7003 BRT/Bj. 1981) für Sealink und deren Nachfolgereedereien auf nicht weniger als fünf verschiedenen Routen im Einsatz. 1978 von der damals noch staatlichen Reederei in Auftrag gegeben, waren sie das zweite und dritte Schiff einer insgesamt aus vier Einheiten bestehenden Klasse, die in Großbritannien auch als SAINT-Quartett bekannt war. Während ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER für die Route Dover - Calais vorgesehen waren, kamen die beiden anderen Einheiten GALLOWAY PRINCESS (6630 BRT/Bj. 1980) und ST. DAVID (7109 BRT/Bj. 1981) als erste und vierte Einheit der Klasse in der Irischen See zum Einsatz. Nachdem ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER ihr erstes Jahrzehnt nacheinander für British Rail, Sea Containers und Stena Line im Englischen Kanal verbracht hatten, wurden sie, wie ihre Schwesterschiffe, ebenfalls in die Irische See verlegt. Und obwohl die beiden Kanalfähren schon in den ersten Betriebsjahren merklich umgebaut worden waren, blieben sie im Vergleich zu vielen anderen Fähren letztendlich ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild nahezu treu. Auch heute, mehr als 25 Jahre nach ihrer Indienstellung haben sie in ihrem neuen Fahrtgebiet, dem Mittelmeer, viele Elemente ihrer früheren Karriere bewahren können. Dieses ist ein Rückblick auf die abwechslungsreiche Vergangenheit beider Schiffe.



Die ST. ANSELM im Ablieferungszustand. Später wurde das obere Passagierdeck nach achtern verlängert.

Foto: Sammlung Frank Heine

Hintergrund und Indienstellung

Ende der 70er Jahre war klar, dass man bei Sealink in neue Schiffe investieren musste, wenn die Reederei besonders auf der immer wichtiger werdenden Route Dover - Calais konkurrenzfähig bleiben wollte. Während der Mitbewerber Townsend Thoresen mit den Schiffen der FREE ENTERPRISE-Klasse über eine recht moderne Flotte verfügte, war der Sealink-Dienst in den Händen der beiden 1965 gebauten Fähren EARL LEOFRIC ex DOVER -77 (3640 BRT) und EARL SIWARD ex HOLYHEAD FERRY 1 -76 (3879 BRT), die zwar gerade erst mit einer Bugklappe ausgerüstet worden waren, durch ihren wartungsintensiven und teuren Dampfturbinenantrieb den Anforderungen eines modernen Fährverkehrs aber trotzdem nicht mehr entsprachen. Und obwohl die beiden britischen Schiffe von CHARTRES (4.590 BRT/ Bj. 1974) und CHANTILLY (3.255 BRT/Bj. 1966) des französischen Pool-Partners SNCF unterstützt wurden, machte besonders der ständig wachsende LKW-Verkehr den Reedereien im Sealink-Pool schwer zu schaffen. Alle diese Punkte führ-

ten schließlich zur Bestellung von zwei Allzweckfähren für die Route Dover - Calais bei der nordirischen Werft Harland & Wolff in Belfast mit Lieferung zur Saison 1980. Als ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER in Auftrag gegeben wurden, war British Rail Eigentümer von zwei im Grunde konkurrierenden Unternehmen: Sealink UK, der traditionellen Fährreederei und Seaspeed, dem Hovercraft-Betreiber. Dieser hatte seit der Aufnahme des Ärmelkanalverkehrs mit Luftkissenfahrzeugen Mitte der sechziger Jahre einen Marktanteil von fast 30% erreicht. In der Führungsetage von British Rail ging man davon aus, dass dieses Konzept die Zukunft des Fährverkehrs sei und die Hovercrafts eines Tages den Großteil der Passagiere zwischen Dover und Calais transportieren würden. Diese Überlegungen waren es dann auch, die British Rail dazu veranlassten, eine Passagierkapazität von 600 für die Neubauten als ausreichend zu erklären. Erst während der späteren Bauphase wurde diese auf 1000 erhöht, ohne jedoch entsprechende baulich Veränderungen vorzunehmen. Das hieß, dass die Schiffe zum Zeitpunkt der Ablieferung bereits einige Umbauten nötig hatten, um

dem vorgesehenen Fährdienst im Passagierbereich gerecht werden zu können. Für ihre Hauptaufgabe allerdings, den Transport von LKW, sollten die Neubauten bestens geeignet sein. So sollten sie eine eindrucksvolle Ladekapazität auf zwei LKW-Decks mit einem damals hoch innovativen Rampensystem erhalten, das den internen Zugang zum oberen LKW-Deck ermöglichte und den Schiffen dadurch notfalls auch das Laden in Häfen ohne externe Doppelstockrampe ermöglichen sollte. Noch während der Bauphase der Schiffe im September 1979 war das jahrelange Fahrplanarrangement von Sealink und Townsend Thoresen auf der Route Dover - Calais wegen einiger Unstimmigkeiten beendet worden. Townsend Thoresen hatte zu dem Zeitpunkt ebenfalls drei Neubauten mit Lieferung ab 1980 in Auftrag, was heißt, dass sich die Konkurrenzsituation zu verschärfen drohte. Zur Verstärkung der Sealink-Flotte war auch beim Partner SNCF zu dem Zeitpunkt ein Neubau in Planung. Unglücklicherweise traten beim Bau der beiden englischen Schiffe bei Harland & Wolff erhebliche Verzögerungen ein, woraufhin sich der geplante Ablieferungster-

min 1. Juli bzw 28. September 1980 nicht mehr halten ließ. Während die Townsend Thoresen-Neubauten pünktlich von der Seebeckwerft in Bremerhaven ausgeliefert werden konnten, geriet Sealink durch die Bauverzögerungen immer weiter ins Hintertreffen.

Am 24. Oktober 1980 kam die ST. ANSELM dann erstmals zwischen Dover und Calais zum Einsatz. Sie hatte eine Länge von 129,65 m, eine Breite von 21,62 m und einen maximalen Tiefgang von 5,01 m. Neben Platz für 1000 Passagiere waren die Autodecks für insgesamt 62 LKW oder 310 PKW ausgelegt. Der Passagierbereich war hauptsächlich auf das Bootsdeck konzentriert, wobei sich im vorderen Bereich eine Lounge mit Bar befand. Ausgestattet war sie mit Wänden aus dunklem Holzimitat und schweren plastikbezogenen Sesseln, sowie einigen Sitzcken. Daran angeschlossen fand man weiter nach achtern die vordere Lobby mit Bank und Wechselstube und dahinter die großräumige Buffet-Lounge mit weiteren seitlichen Lounges mit Liegesitzen. Weiter nach achtern folgte mittschiffs und Steuerbord die Passkontrolle und an Backbordseite ein spezielles Restaurant für LKW-Fahrer. Daran schloss sich eine weitere Lounge an, die einen kleinen, kioskartigen Duty-Free Shop und einen Laden für allgemeine Mitbringsel enthielt. Auf dem "Promenade-Deck" befand sich mittschiffs noch eine kleine Tee-Bar für die Passagiere und dahinter ein zu den Seiten und nach achtern offenes, aber überdachtes Freideck. Für die Besatzung gab es auf dem oberen Autodeck auf beiden Seiten jeweils 30 Kabinen und einige Messen und Aufenthaltsräume. Die ST. CHRISTOPHER folgte dem nahezu identischen Schwesterschiff nach monatelangen Verzögerungen erst am 15. April 1981 in den Fährdienst Dover - Calais. Allerdings hatte das Schiff seine Jungfernfahrt bereits am 17. März vollzogen. Diese fand aber auf der Route Holyhead - Dun Laoghaire statt, wo das Schiff eine Werftvertretung für die ausgefallene Sealink-Fähre ST. COLUMBA (7.836 BRT/Bj. 1977) durchführen musste. Mit der Indienststellung ihrer neuen Schiffe starteten sowohl Sealink als auch Townsend Thoresen umfangreiche Marketingkampagnen um weitere Passagiere anzulocken. Bei Sealink wurde der Dienst als "Flagship Service" vermarktet, wohingegen Townsend Thoresen sich das Logo des legendären Blauen Bandes zunutze machte.

Interessanterweise sei hier vermerkt, dass European Ferries Ltd., die Muttergesellschaft von Townsend Thoresen, während des Jahres 1981 intensiv versuchte, den Konkurrenten Sealink UK zu übernehmen.



Die ST. CHRISTOPHER im Juli 1984 einlaufend Calais. Der Heckbereich ist umgebaut und die British Rail Pfeile sind vom Schornstein verschwunden.

Foto: Frank Heine

Beide Reedereien hatten zunehmend unter dem harten Wettkampf und den daraus resultierenden niedrigeren Kampfpreisen zu leiden. Weiterhin führte die neue Tonnage zu einigen Überkapazitäten, was zu weiteren Verlusten auf beiden Seiten führte und bei European Ferries war man der Meinung, dass nur ein Zusammenschluss beider Reedereien wieder zu mehr Profit führen könne. Bei Sealink wurde eine Fusion dann aber strikt abgelehnt und so kam es auch zu keinerlei konkreten Angeboten von European Ferries Ltd.

Erste Umbauten

Kaum waren die beiden Neubauten ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER im Dienst, ging der Reederei auf, dass man sich mit der limitierten Passagierkapazität erheblich vertan hatte. Obwohl die Hovercrafts natürlich Fahrgäste von den konventionellen Reedereien abgezogen hatten, konnten sie niemals den Passagiertransport auf dem Ärmelkanal dominieren. Ganz im Gegenteil: zur selben Zeit kam die Reederei Seaspeed in finanzielle Schwierigkeiten und musste schließlich 1981 mit dem Konkurrenten

HoverLloyd fusionieren. Doch auch die neugegründete Reederei Hoverspeed konnte im Ärmelkanalverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Passagierkapazität der beiden Sealink-Neubauten war aber auf jeden Fall unzureichend. Ein erster Schritt zur Verbesserung war Anfang 1982 das Anbringen von zusätzlichen Sitzgelegenheiten auf dem obersten Freideck, das zuvor für Passagiere nicht zugänglich war. Das brachte die zulässige Passagieranzahl auf 1200. Im Winter 1982/83 wurden dann weitere, umfangreichere Umbauten bei der Bauwerft der Schiffe durchgeführt. Für jeweils 750.000 Britische Pfund wurde das Bootsdeck bis nach achtern verlängert, geschlossen und mit großen Panoramafenstern versehen. Hier wurde ein großer, supermarktmähnlicher Duty-Free Shop mit insgesamt sechs Kassen eingebaut - eine für das Fahrtgebiet damals beeindruckende Größe. Auf dem Promenaden Deck wurde das an den Seiten offene Deck ebenfalls erweitert und geschlossen, um den Einbau einer weiteren Lounge zu ermöglichen. Die Vermessung der Schiffe stieg durch diesen Umbau auf 7405 BRT.



Die ST. ANSELM am 17. September 1989 einlaufend Calais. Das Foto zeigt das Schiff im Anstrich von Sealink British Ferries. Foto: Frank Lose

Privatisierung

Nachdem wenige Jahre zuvor, eine Übernahme von Sealink UK Ltd. durch Townsend Thoresen verhindert worden war, wurden die Britischen Eisenbahnen angewiesen, ihre Fährschiffsdivision zur Privatisierung vorzubereiten. Dafür wurde Anfang 1984 das "Corporate Design" verändert: die Schiffe bekamen nunmehr nach und nach einen weißen Rumpfanstrich mit blauer Aufschrift und einen blauen Schornstein mit einem neuen goldenen Logo. Da der neue Anstrich erst mit der nächsten Werftfliegezeit aufgebracht wurde, fuhren einige Schiffe noch einige Zeit lang mit dem alten Anstrich, jetzt allerdings ohne die charakteristischen Doppelpfeile der British Rail. Kurz darauf folgte der Verkauf von Sealink UK. Ltd. an die auf den Bermudas ansässige Firma SeaContainers, die bisher hauptsächlich mit der Vermietung von Containern ihr Geld verdiente. Die neuen Eigner gaben der ehemaligen britischen Staatsreederei nunmehr den Namen Sealink British Ferries, der ab 1985 dann als Seitenaufschrift auch auf allen Schiffen der Reederei auftauchte. Das neue Logo blieb allerdings unverändert erhalten.

Eine der ersten operationellen Veränderungen der neuen Eigner war die Verlegung des Schwesterschiffes ST. DAVID aus der Irischen See auf die Route Dover - Oostende, um einen höheren Anteil am Fährverkehr nach Belgien zu bekommen. Dieses führte zu erheblichen Unstimmigkeiten mit dem belgischen Partner RTM und schließlich zum Ausstieg der Belgier aus dem Sealink-Konsortium. Mit der ST. DAVID fuhren nun zum ersten Mal drei der Schwesterschiffe von dem selben Hafen in der Grafschaft Kent zum Kontinent und zurück, wobei sich erstere aber von den beiden anderen Schwesterschiffen auf der Calais-Route unterschied, weil sie die achteren Umbauten nicht erhalten hatte. Als Teil der neuen Unternehmensstrategie sollten nun auch die Inneneinrichtungen der Schiffe einem besseren Standard angepasst werden. Der erste Schritt dazu erfolgte 1986 in Bremerhaven, wo bei der Lloyd-Werft nacheinander mehrere Sealink-Schiffe umgebaut wurden. Hier wurde die vordere Bar der ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER im Stile eines English Pub mit mehreren großen Sitzgruppen und einer Tanzfläche im hinteren Bereich eingerichtet. Auch der Einkaufsbereich in den 1982/83 neu angebauten Achterschiffsaufbauten wurde über den gesamten Bereich erweitert. Ergänzt wurden hier der Duty-Free Shop, ein Shop für Reisebedarf und ein Kiosk an der Backbordseite. Diese Umbauten führten dazu, dass

die im gesamten Bereich befindlichen Panoramafenster geschlossen wurden und ein neuer, zentral gelegener Verbindungsgang eingerichtet wurde. Dieser diente in der Verlängerung fortan zugleich als Landgang in Dover. Die ursprüngliche hintere Lounge auf dem Bootsdeck wurde ebenfalls umgestaltet. Hier entstanden nun zwei separate Lounges an der Seite, sowie eine zentrale Computer-Spielzone. Auch die Lounge auf dem Promenaden Deck wurde in eine speziell für Fahrer bestimmte Lounge mit einem separat eingezäunten Sonnendeck umgewandelt. Aus der Tee-Bar wurde zudem ein Bistro.

Weitere Umbauten

Die zweite Phase des Umbaus fand im Winter 1987/88 ebenfalls in Bremerhaven statt, wobei hier das mittschiffs gelegene Buffet und die zugehörige Lounge ausgebaut und durch eine neue Cafeteria ersetzt wurden. Weitere interne Umbauten betrafen das "ro/ro-drivers" Restaurant an Backbordseite und eine neue Information. Auch die Einrichtungen auf dem oberen Auto-deck wurden umgestaltet. Die durchgeführten Umbauten entsprachen auch denen auf den Folkstone - Boulogne-Schiffen HEN-GIST (5.590 BRT/Bj. 1972) und HORSÄ (5.590 BRT/Bj. 1972), was zu einem gemeinsamen Erscheinungsbild aller von Sealink British Ferries auf dem Ärmelkanal eingesetzten Schiffen führen sollte.

Zu der Zeit, als ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER den umfangreichen Innenraumrenovierungen unterzogen wurden, erwartete der Mitbewerber Townsend Thoresen bereits die Ablieferung einer neuen Klasse von Fährschiffen, die die alten Schiffe beider Reedereien vom Beginn der 80er Jahre bei weitem übertreffen sollte. Die beiden

Neubauten wurden als PRIDE OF DOVER (26.433 BRZ/Bj. 1987) und PRIDE OF CALAIS (26.433 BRZ/Bj. 1987) abgeliefert, wobei zu bemerken ist, dass die Reederei Townsend Thoresen kurz zuvor von P&O übernommen worden war. Die neuen Fähren brachten Sealink British Ferries nun in Zugzwang, ebenfalls größere Schiffe in Dienst stellen zu müssen. Dieses geschah zwei Jahre später durch den Umbau zweier Frachtfähren zur FANTASIA ex FIESTA -90 ex TZAREVETZ -88 ex SCANDINAVIA -82 (25.243 BRZ/Bj. 1980) für Sealink British Ferries und FIESTA ex CHANNEL SEAWAY -90 ex FANTASIA -89 ex TRAPEZITZA -89 ex SOCA -82 ex ARIADNE -80 (25.122 BRZ/Bj. 1980) des französischen Partners SNAT, der neuen Eigner-Gesellschaft der Fährschiffsflotte der französischen Eisenbahn SNCF. Mit der Indienstellung der FANTASIA wurde die ST. ANSELM auf die Route Folkestone - Boulogne verlegt, wo sie das größte Fährschiff wurde, das jemals auf der Route verkehrte. Die dort abgelöste HORSÄ wurde in die Irische See verlegt, wo sie fortan zwischen Holyhead und Dun Laoghaire verkehrte. Die ST. CHRISTOPHER blieb hingegen auf der Dover - Calais-Route.

Übernahme durch Stena Line

Im März 1989 hatte die schwedische Reederei Stena Line den ersten Versuch gestartet, Sealink British Ferries zu übernehmen, der schließlich nach einer lange Übernahmeheschlacht für die Schweden ausfiel. Und so wurde Sealink British Ferries im April 1990 von Stena Line übernommen und in Sealink Stena Line umbenannt. Die eingesetzten Schiffe bekamen nach und nach einen Namen mit dem Vorsatz "Stena" und auch für den Fährverkehr über die Straße von



Nach der Übernahme durch Stena Line ändert sich der Anstrich zunächst nur geringfügig. Lediglich das Wort British Ferries wurde durch Stena Line ersetzt. Außerdem erhielten die Schiffe Stena-Namen. Das Foto zeigt die STENA CAMBRIA im Mai 1991 in Calais. Foto: Frank Heine



Aus Sealink Stena Line wurde 1994 Stena Sealink Line. Das Foto zeigt die STENA ANTRIM am 13. Juni 1994 einlaufend Larne in Nordirland. Foto: Frank Lose

Dover hatte nicht nur der Eignerwechsel, sondern auch der im Bau befindliche Kanaltunnel erhebliche Auswirkungen. So wurde z.B. die ST. ANSELM in STENA CAMBRIA umbenannt und wenig später auf der Folkestone-Route von der nunmehrigen STENA HORSA ex HORSA abgelöst und stattdessen in die Irische See nach Holyhead verlegt. Die ST. CHRISTOPHER wurde in STENA ANTRIM und die FANTASIA in STENA FANTASIA umbenannt. Auch in neue Tonnage wurde investiert und so kam im Juli 1991 die ehemalige DSB-Fähre PEDER PAARS (19.763 BRZ/Bj. 1985) nach einigen Umbauten als STENA INVICTA für Sealink Stena Line zwischen Dover und Calais als Ersatz für die STENA ANTRIM zum Einsatz. Die STENA ANTRIM wurde daraufhin ebenfalls in die Irische See verlegt, wo sie auf der Route Stranraer - Larne fortan zusammen mit ihren Schwesterschiffen STENA GALLOWAY ex GALLOWAY PRINCESS und STENA CALEDONIA ex ST. DAVID verkehrte.

Für ihren neuen Dienst in der Irischen See gab es sowohl bei der STENA CAMBRIA als auch bei der STENA ANTRIM Veränderungen bei der Inneneinrichtung, wenn das sich bei ersterer auch lediglich auf die Umbenennung des Bistro in "Coasters" und der vorderen Bar in "Cambria Bar" beschränkte. Die STENA ANTRIM wurde hingegen richtig umgebaut. Hier wurde die ehemalige Tee Bar nunmehr zum Restaurant, auf dem oberen Autodeck A wurde an Backbordseite im Bereich des Kinderspielplatzes eine Business-class Lounge eingerichtet und die hintere Lounge auf dem

Bootsdeck zur Video-Lounge. Die größten Umbauten fanden aber im Bereich der 1982 angebauten zusätzlichen Achterdecks aufbauten statt. So wurde der Duty-Free Shop ausgebaut, weil es auf der inländischen Route zwischen Stranraer und Larne keinen zollfreien Verkauf mehr gab. Hier wurde stattdessen ein Kinderspielbereich, sowie ein kleinerer Shop eingebaut. Der restliche Bereich blieb für die Passagiere gesperrt und wurde erst 1993 wieder eröffnet, als dort eine "Blue Lounge" mit separatem Kino zum Einbau kam. 1994 wurden beide Schwesterschiffe nach den neuen Regeln mit 12.705 BRZ vermessen.

In den 90er Jahren brachte Stena Line mehr und mehr die eigene Corporate Identity in die ehemalige Sealink-Flotte ein. Wurde die Reederei 1990 noch als Sealink Stena Line vermarktet, gab man ihr schon zwei Jahre später den Namen Stena Sealink Line. 1996

erfolgte schließlich die vollständige Eingliederung in den Stena-Konzern, als sämtliche Schiffe der Flotte einen neuartigen, ausschließlichen Stena Line-Anstrich erhielten. Die Indienststellung der riesigen HSS-Katamarane brachte dann weitere Veränderungen für die Schwestern STENA CAMBRIA und STENA ANTRIM. Das erste HSS, die STENA EXPLORER, kam im Februar 1996 nach Holyhead und machte die STENA CAMBRIA hier überflüssig. Sie wurde als zusätzliches Schiff erneut auf die Route Dover - Calais verlegt. Dort war die Kooperation zwischen Stena Line und SNAT mit Ablauf des Jahres 1995 beendet worden und beide Gesellschaften starteten ab 1. Januar 1996 einen unabhängigen Fährdienst, sodass mit P&O und Hoverspeed/Seacat nunmehr vier Reedereien zwischen Dover und Calais verkehrten, von denen jede ihr "eigenes Süpp-



1996 erhielten die Schiffe den kompletten Stena Line-Anstrich. Das Foto zeigt die STENA CAMBRIA am 21. Juni 1996 vor Calais. Foto: Frank Lose

chen" kochte. Die STENA CAMBRIA blieb, abgesehen von einigen Umbenennungen der Bars, Bistros oder Restaurants, nahezu unverändert bis Frühjahr 1998 im Dienst, als sie mit dem Zusammenschluss von P&O und Stena Line zwischen Dover und Calais überflüssig und anschließend nach Newhaven verlegt wurde.

Das zweite HSS, die STENA VOYAGER, ersetzte dann im Juli 1996 die STENA ANTRIM zwischen Stranraer und Larne. Nach kurzer Aufliegezeit wurde die STENA ANTRIM schließlich in den Englischen Kanal zurückverlegt, wo sie auf der Route Newhaven - Dieppe zum Einsatz kam. Sie löste dort wiederum die STENA PARISIEN ex CHAMPS ELYSEES -92 (15.093 BRZ/Bj. 1984) ab, deren Charter ausgelaufen war und nun an den Eigner SNAT zurückgegeben werden musste. Auf der STENA ANTRIM war zuvor der Duty-Free-Bereich wieder reaktiviert worden, allerdings nicht in der ursprünglichen Ausdehnung. Das könnte dann auch einer der Gründe gewesen sein, warum man das Schwesterschiff STENA CAMBRIA letztendlich zwei Jahre später als das geeignetere Schiff für die vier Stunden dauernde Überfahrt betrachtete. So löste die STENA CAMBRIA im April 1998 die STENA ANTRIM auf der Route Newhaven - Dieppe ab, woraufhin letztere in Zeebrugge aufgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben wurde.

Die STENA CAMBRIA fuhr auf der Linie Dieppe - Newhaven zunächst noch zusammen mit dem P&O Stena Line Katamaran ELITE ex STENA LYNX III -98 (4.113 BRZ/Bj. 1996), der sich aber durch häufige Maschinenstörungen als immer unzuverlässiger herausstellte und schließlich aus dem Verkehr genommen werden musste. Somit hatte die STENA CAMBRIA den Verkehr fortan alleine zu bewältigen. Sie hatte zwar den kompletten P&O Stena Line-Anstrich erhalten, die Veränderungen bei der Inneneinrichtung beschränkten sich aber auf das Übermalen der alten Stena- oder Sealink Logos sowie die Umbenennung von einigen Bars und Restaurants.

Die Fährverbindung Dieppe - Newhaven stand innerhalb der P&O Stena Line-Verbandes immer auf der Kippe und es dauerte dann auch nicht lange, bis diese traditionelle Route Ende Januar 1999 schließlich eingestellt wurde. Für die nunmehr beschäftigungslose STENA CAMBRIA gab es innerhalb des P&O Stena Line Verbandes jetzt keine Verwendung mehr. Sie wurde zum Verkauf ausgeschrieben und ebenfalls nach Zeebrugge verlegt, wo interessierte Käufer das Schiff besichtigen konnten.



Nach dem Zusammenschluß mit P&O verkehrte die STENA CAMBRIA von 1998 bis 1999 für P&O Stena Line zwischen Newhaven und Dieppe. Foto: Frank Lose

Neue Zukunft im Mittelmeer für STENA ANTRIM...

Die STENA ANTRIM blieb nur etwa zwei Monate in Zeebrugge aufgelegt, ehe sie im Juni 1998 an die marokkanische Reederei Limadet verkauft wurde. Dieser Ankauf erschien damals allgemein etwas merkwürdig, weil die Reederei keine fünf Jahre zuvor erst einen Neubau, die IBN BATTOUTA 2 (9.481 BRZ/Bj. 1993) in Dienst gestellt hatte, die der 13 Jahre ältere Ankauf aus dem Englischen Kanal nun ersetzen sollte. Die Passagierkapazität des Ankaufes war gegenüber dem Vorgänger nur geringfügig höher. Aber die Reederei hatte vorausschauend gehandelt, denn die Frachtkapazität war mehr als doppelt so groß wie bei der IBN BATTOUTA 2. Durch die internen Rampen konnte man nämlich beide

LKW-Decks auch ohne entsprechende Infrastruktur, über die die Häfen im Mittelmeer ohnehin nicht verfügen, beladen. Und so wurde die STENA ANTRIM als IBN BATTOUTA ohne große Umbauten für Limadet auf der Route Algeciras - Tanger in Dienst gestellt. Die IBN BATTOUTA 2 verkaufte man schließlich an den Mitbewerber Trasmediterranea.

Innen blieb auf der IBN BATTOUTA ex STENA ANTRIM bis auf die Verschönerung der Einrichtung vieles beim Alten. Die vordere Bar und die mittschiffs gelegene Cafeteria wurden zwar neu bepolstert, blieben aber von der Struktur her seit ihren Sealink-Zeiten als Pub und Pantry unverändert. Die Wechselstube in der vorderen Lobby wurde geschlossen, während auch die Information und die Cafeteria unverändert blieben. Weiter nach achtern sind die beiden



Die IBN BATTOUTA im Juli 2004 einlaufend Algeciras. Foto: Frank Heine



Die ISLA DE BOTAFOC im Umfisa-Anstrich am Terminal in Barcelona. Foto: Carl Groll

Seiten-Lounges nach wie vor erhalten, der zentral gelegene Computer-Spielbereich wurde allerdings in eine Moschee umgewandelt. Merkwürdigerweise blieb die Beschriftung und die neonfarbene Aufmachung des ehemaligen "Video Warp" erhalten. Die zusätzlichen Aufbauten im Achterdecksbereich werden mehr oder weniger ohne System einfach irgendwie genutzt. Neben viel freiem Raum gibt es hier noch zwei Shops, eine Parfümerie und einen Rundgang. Der ehemalige Kinderspielbereich wird nur noch als Lagerraum genutzt. Ein Deck höher, auf dem Promenaden Deck wurde die ursprüngliche Tee-Bar bzw das spätere Bistro in ein überaus attraktives VIP- / First-class-Cafe verwandelt. Der Ausschank wurde umgebaut und die Installationen erneuert. Lediglich die Sitzgelegenheiten blieben noch aus der Sealink-Zeit erhalten. Die ehemalige Fahrer-Lounge im hinteren Bereich ist zwar als VIP- / First-class-Lounge ausgewiesen, befindet sich aber in einem eher schlechten Zustand. Die ehemalige Business-class Lounge auf dem oberen Autodeck A ist heute für den Publikumsverkehr gesperrt. Auch wenn die Reederei Limadet Ende 2003 von einem Konkurrenten, der staatlichen marokkanischen Reederei Comanav übernommen wurde, blieb sie als eigenständiges Unternehmen erhalten. Noch

heute fährt die ehemalige ST. CHRISTOPHER als IBN BATOUTA zwei bis vier Mal pro Tag zwischen Spanien und Marokko hin und her. Dabei trifft sie auf der zweieinhalb Stunden dauernden Überfahrt Algeciras - Tanger regelmäßig auf das Schwesterschiff GALLOWAY PRINCESS, das seit 2002 als LE RIF für die ebenfalls marokkanische Reederei IMTC auf derselben Route verkehrt.

...und STENA CAMBRIA

Der STENA CAMBRIA erging es ähnlich wie dem eben erwähnten Schwesterschiff. Sie blieb nur wenige Wochen in Zeebrügge aufgelegt und wurde fast umgehend von der spanischen Reederei Umfisa gekauft. Es dauerte hier allerdings mehr als ein Jahr, ehe das Schiff unter dem Namen ISLA DE BOTAFOC wieder zum Einsatz kommen sollte. Grund hierfür soll, nach Aussage der Reederei, der schlechte Allgemeinzustand des Schiffes gewesen sein. So mussten z.B. die internen Rampen in den Autodecks komplett ausgetauscht werden. Die Reederei Umfisa betrieb bis zum Erwerb der STENA CAMBRIA ausschließlich Routen zwischen den Inseln der Balearen. Mit der ISLA DE BOTAFOC sollte nun erstmals ein Fährdienst zwischen der Insel Ibiza und dem Hafen von Barcelona auf dem spani-

schen Festland aufgenommen werden. Dafür musste allerdings neben dem Autodeck auch der Passagierbereich dem neuen Fahrtgebiet angepasst werden. Für die etwa neun Stunden dauernde Überfahrt, die im Normalfall über Nacht durchgeführt werden sollte, war der Einbau von einigen Kabinen nötig. Diese wurden zum Großteil hinter der Information eingebaut, wo man zuvor sämtliche Salons, Lounges, den Computer-Spielbereich und den Shopping-Komplex entfernen musste. Weiterhin wurden die Besatzungsunterkünfte auf dem oberen Autodeck für Passagiere freigegeben, sodass die ISLA DE BOTAFOC über nunmehr 78 Kabinen mit 250 Betten verfügt. Diese Umbauten sind natürlich auch von außen durch die nunmehr kleinen Fenster im achteren Anbau und die zum Oberdeck führenden externen Treppen der Notausgänge zu erkennen. Um weiteren Platz für die Passagiere zur Übernachtung zu schaffen, wurden im Bereich der ehemaligen "Ro/Ro-drivers Lounge" auf dem Bootsdeck und des Kinderspielbereiches auf dem oberen Autodeck, dem A-Deck viele Reihen von Liegesitzen eingebaut. Im November 1999 konnte die ISLA DE BOTAFOC schließlich auf der Route Ibiza - Barcelona in Dienst gestellt werden. Damit befand sich Umfisa in direkter Konkurrenz zu der staatlichen spanischen Reederei

Trasmediterranea. Aber nach nur kurzem Wettbewerb einigte man sich bald auf eine Art Gemeinschaftsdienst, wobei bei einer Reederei gekaufte Tickets auch bei dem Mitbewerber gültig waren. Im Innern der ISLA DE BOTAFOC wurden, wie auch auf dem Schwesterschiff IBN BATOUTA, weder die Selbstbedienungs-Cafeteria noch die vordere Bar großartig verändert. In der vorderen Lobby wurde allerdings die Wechselstube in einen kleinen Laden verwandelt und die Sitzcken in der Steuerbord-Cafeteria in einen Gepäckraum. Auf dem Promenaden Deck blieb das Globetrotter Restaurant bis auf den neuen Namen "Salon Atlantico" ebenfalls unverändert, scheint aber nur selten für Passagiere geöffnet zu sein. Auch auf diesem Deck gibt es weitere Liegesitze und einen Gepäckraum. An Oberdeck wurde im Bereich des ehemaligen Sonnendecks für LKW-Fahrer auf dem achteren Anbau eine kleine Bar installiert. Im August 2003 wurde die Reederei Umfisa mit allen Diensten und Schiffen von dem lokalen Konkurrenten Balearia übernommen. Für die ISLA DE BOTAFOC bedeutete das das Ende der Zusammenarbeit mit Trasmediterranea auf der Route nach Barcelona. Das Schiff erhielt den kompletten Balearia-Anstrich, blieb aber auf der angestammten Route. Trotz anfänglicher interner Gerüchte, dass sie durch Schnellfähren abgelöst werden sollte, ist ihre Zukunft auf der Route Ibiza - Barcelona für die nächsten Jahre gesichert. Anfang 2005 wurde

die Inneneinrichtung der ISLA DE BOTAFOC den Standards der Reederei angepasst. Dabei behielten alle Räume ihre eigentliche Funktion, wurden aber allgemein aufgehellt. Besonders der traditionelle British Pub wirkt jetzt sehr attraktiv. Die an Bord vorhandenen einfachen Liegesitze wurden durch wesentlich bequemere Sessel ersetzt und der ehemalige Salon Atlantico wurde ebenfalls in eine Lounge mit solchen Sesseln umgebaut. Weitere kleinere Umbauten umfassen die Umwandlung eines vorderen Shops in einen Kinderspielbereich und einen Gepäckraum in eine weitere Sitzlounge. Der VIP-Salon Cataluna wurde -

wahrscheinlich aus politischen Gründen - in Salon Neptuno umbenannt.

Die ehemaligen Sealink-Fähren ST. ANSELM und ST. CHRISTOPHER haben sich für ihre jeweiligen Eigner seit mehr als 25 Jahren als äußerst flexible und zuverlässige Einheiten herausgestellt. Besonders durch ihre zwei, mit internen Rampen verbundenen LKW-Decks kann man die Schiffe, trotz ihres Alters zu den erfolgreichsten Fähren im Mittelmeer zählen. Man kann sich nur wünschen, dass sie dort auch in Zukunft noch möglichst lange im Dienst bleiben.



Die ISLA DE BOTAFOC in Balearia-Farben. Das Schiff verkehrt zwischen Ibiza und Barcelona. Foto: Frank Heine

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 | 1/02 : Normandy Ferries, Agapitos (2. Teil), MECKLENBURG-VORPOMMERN, QUEEN MARY 2 |
| *3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2. Teil), FENNIA | 2/02 : FINNMARKEN, SCHWERIN, Fährschiffahrt in Norwegen, ASUKA und NIPPON MARIU |
| 4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(D) + NORDICA(D) | 3/02 : Sommerhighlights 2002, RÜGEN, Agapitos Express Ferries (1. Teil), Peace Boat |
| 4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil) | 4/02 : ROMANTIKA - CINDERELLA, Orkney + Shetland Fähren, Agapitos Express Ferries (2. Teil) |
| 2/98 : DEUTSCHLAND, Texellfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil) | 1/03 : DEUTSCHLAND, CARNIVAL LEGEND, Townsend Thoresen Frachter, Straits of Mackinac |
| 3/98 : Sommerhighlights '98, Skagenekspresen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil) | 2/03 : GATCOMBE, MIDNATSOL / NORDSTJERNEN, Straits of Mackinac, Langeland-Kiel |
| 4/98 : Skagerakexpresen (2. Teil), Fähren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA | 3/03 : Sommerhighlights 2003, BANASA, ORIANA + AURORA, 40 Jahre WARNEMÜNDE |
| 2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud | 4/03 : Von Flöten nach Alsen, Montenegro Lines, Orkney + Shetland Fähren, DANA GLORIA |
| 3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSLOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil) | 1/04 : AALLOTAR - SVEA REGINA, QUEEN MARY 2, Kanaren-Neubauten, Dover-Calais |
| 4/99 : Vaasanlaivat (3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND | 2/04 : SAGA LEJON, WELLAMO-SVEA CORONA-BORE STAR, JEWEL OF THE SEAS |
| 2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), CITY OF MILWAUKEE | 3/04 : Sommerhighlights 2004, SILVIA REGINA+FINLANDIA, HOMERIC - COSTA EUROPA |
| 3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3. Teil), SPROGØ | 4/04 : PONT-AVEN, Hamburg-Helgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griecheland |
| 4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD | 1/05 : COLOR FANTASY, Helsingborg-Travemünde, RÜGEN, SOUTHSEA, Kanal-Inseln |
| 1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fähren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr nach Samsø | 2/05 : GOTLAND + VISBY, Bremerhaven - Helgoland, KONG FREDERIK IX |
| 2/01 : PRIDE OF ROTTERDAM, Fährverkehr nach Samsø (2. Teil), Golf von Kalifornien | *3/05 : Sommerhighlights, Fähren in Japan, Schiffsabbrüche in Alang, BIRKA PRINCESS-BIRKA PARADISE |
| 4/01 : Agapitos (1. Teil), SASSNITZ, Silja Klassiker, TOM SAWYER, Schnellfähren für NEL Lines | 4/05 : Portsmouth-Le Havre, AMERICAN STAR, SVEA - WELLAMO, HAMMERODDE - POMERANIA |

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 Havetoflot (siehe Impressum, Seite 2)

Aus der Ostsee an den Abwrackstrand

von Frank Lose

Während in der jüngeren Vergangenheit im Zusammenhang mit Schiffsverschrottungen die NORWAY und der ausgediente französische Flugzeugträger CLEMENCEAU die Schlagzeilen beherrschten, wurden zwei Fährschiffe ohne großes Aufsehen "auf den Strand gesetzt". Die ehemaligen Scandlines-Fähren DRONNING MARGRETHE II und RÜGEN kamen beide Ende letzten Jahres an verschiedenen Abwrackstränden an, nachdem sie im Frühjahr 2005 erst durch Intervention der dänischen Regierung indischen "Abwrackwerften" entkamen.

Während die 1972 in Rostock gebaute RÜGEN ihre letzte offizielle Fahrt von Saßnitz nach Bornholm am 31. Oktober 2004 durchführte, verkehrte die 1973 in Nakskov vom Stapel gelaufene DRONNING MARGRETHE II am 31. Januar 2005 zum letzten Mal zwischen Rostock und Gedser. Beide Schiffe standen schon seit längerem zum Verkauf und fanden Anfang Januar 2005 mit der Reederei Marwan Shipping einen Käufer, der allerdings in der Schifffahrtswelt schon bekannt war für den Ankauf und die baldige Verschrottung von Schiffen, so z. B. die mexikanischen Fährschiffe AZTECA und BENITO JUAREZ ex ÖLÄNNINGEN -72. Anfang Februar 2005 wurden beide Scandlines Schiffe in Nakskov aufgelegt und noch im gleichen Monat dem neuen Eigner übergeben. Laut dem neuen Besitzer sollten beide Schiffe in einen bestehenden Ro-Ro-Verkehr im Persischen Golf zwischen Dubai und dem Irak eingesetzt werden. Allerdings wären hierfür an beiden "Oldtimern" erhebliche Umbauten erforderlich gewesen, da die Schiffe weder für die hohen Temperaturen in dem neuen Fahrtgebiet noch mit Kabinen für eine solche Route ausgestattet waren.

In Naksof wurden sie dann sehr einfach umbenannt, aus der RÜGEN wurde die REGENT I, aus der DRONNING MARGRETHE II die MARGRETHE. Beide erhielten den Heimathafen Wonsan in Nordkorea. Normalerweise treten alle Schiffe, die unter diese wohl billigste aller Billigflaggen kommen, die letzte Reise an.

Am 2. März 2005 verließen die beiden Fähren zusammen für immer die Ostsee und wurden am 2. Mai anstatt wie vorgesehen in Dubai, auf Reede vor dem größten "Schiffsfriedhof" der Welt in Alang im indischen Bundesstaat Gujarat gesichtet. Zu dieser Zeit gab es von Seiten der dänischen Regierung schon heftigen Widerstand gegen die Verschrottung der kurz zuvor dort angekommenen ehemaligen dänischen Fähre KONG FREDERIK IX, die dann letztendlich doch abgewrackt wurde (siehe FERRIES 2/2005). Aufgrund massiver Intervention der dänischen bei der indischen Regierung wurden die REGENT I und die MARGRETHE aber zu diesem Zeitpunkt nicht in Alang verschrottet, sondern wieder zurückgeführt und in Fujairah in den Vereinigten Arabischen Emiraten aufgelegt. Nach Angaben von Scandlines hat man bestehende Verträge, wonach die Schiffe für einen weiteren Betrieb vorgesehen sind und bei einer späteren Verschrottung nach EU-Richtlinien



Das Foto zeigt die REGENT I und die MARGRETHE im Februar 2005 im dänischen Nakskov. Einen Tag später machten sich die Schiffe auf den Weg nach Indien.

Foto: Frank Heine

entsorgt werden müssten. Das heißt, dass laut der 1992 in Kraft getretenen Baseler Konvention der Ausfuhr von Giftmüll in Länder, die nicht der OECD angehören, verboten ist. Bei Ausfuhr von Giftmüll muss dies dem Ausfuhrland ordentlich dokumentiert werden und das Land in dem dann das Schiff abgewrackt wird, muss dies umweltgerecht durchführen. Dies ist allerdings in Alang und anderen Abwrackstränden nicht der Fall. Gegen die Umwelt- und unmenschlichen Arbeitsbedingungen dort kämpft die Umweltorganisation Greenpeace schon seit Jahren.

Laut Scandlines wäre es ein Vertragsbruch, wenn die Schiffe unter diesen Bedingungen abgewrackt würden. Ebenso wurden die Schiffe nach Angaben der Reederei zum Rückkauf angeboten, allerdings zu einem nach der deutsch-dänischen Reederei unakzeptablem Kaufpreis von 7 Mio. US-\$, dem doppelten des Kaufpreises von zwei Monaten zuvor. Dem entgegen steht allerdings die Stellungnahme von Marwan Shipping, die Scandlines die Schiffe zum Rückkauf in Höhe des Kaufpreises plus angefallene Kosten angeboten haben sollen. Laut Marwan waren die Anstrengungen von Scandlines nicht ernst genug, die Schiffe zurück zu kaufen. Außerdem wäre Marwan nur der Vermittler gewesen, nicht der Käufer, und nur der Käufer könnte entscheiden, was mit den Schiffen passieren sollte. Zudem sollte nun für die vorgesehene Verbindung im Persischen Golf kein Markt mehr vorhanden gewesen sein.

Somit lagen beide ehemaligen Ostseefähren in Fujairah auf, und es war nur eine Frage der Zeit, bis ein neuer Versuch unternommen werden würde, sie zu verschrot-

ten. Dies geschah dann ohne öffentliches Aufsehen einige Monate später. Die ehemalige "Dronning" erreichte unter dem Namen BEAUPORT II am 20.11.05 nun doch den Strand von Alang, die ehemalige RÜGEN kam einen Tag später als BEAUPORT I in Gadani Beach / Pakistan an. Beide wurden hier sicherlich nicht unter OECD-Bestimmungen verschrottet. Auch wenn die ehemaligen Ostseefähren wohl schon längst den Schneidbrennern zum Opfer gefallen sind, bleibt die Frage, was von Seiten der Reederei Scandlines gegen diesen Vertragsbruch unternommen wird. Schließlich sollten beide altgedienten Fährschiffe laut Scandlines auch zu einem späteren Zeitpunkt zu OECD-Bedingungen verschrottet werden. Auch wenn die Schiffe nochmals verkauft und umbenannt worden sind, kann es nicht im Interesse der Reederei Scandlines sein, dass ihre ehemaligen Fährschiffe knapp ein Jahr nach dem Ausscheiden aus dem Liniendienst unter solchen Umständen verschrottet werden.

Damit stellte sich nun als wahrscheinlich wahr heraus, was wir schon direkt nach dem Verkauf vermutet hatten (siehe hierzu Vorwort in FERRIES 3/06), nämlich das die Schiffe direkt zum Abbruch gehen sollten und man die Gesetze umgehen wollte. Erst nachdem die Medien intervenierten, legte man in Skandinavien das Veto ein, das allerdings nur für kurze Zeit. Wahrscheinlich wurde die Schiffe noch einmal verkauft, bevor sie dann schließlich abgebrochen wurden. Darauf deutet zumindest der erneute Namenswechsel hin.

AL SALAM BOCCACCIO 98

von Frank Lose

Nachdem schrecklichen Fährunglück, bei dem 983 Menschen ums Leben kamen, wollen wir Ihnen nach der oft völlig falschen Berichterstattung in den Medien einen Überblick über das Schiff und das Unglück geben.

Gebaut wurde das Schiff 1970 von Italcantieri in Castellamare di Stabia am Golf von Neapel für die staatliche italienische Reederei "Tirrenia" di Navigazione S.p.A. und führte den Heimathafen Cagliari. Der Stapellauf erfolgte am 8. Juni 1969 und am 30. Juni 1970 wurde das Schiff als BOCCACCIO abgeliefert. Sie gehörte zur als "Poeti" (Dichter) - Klasse der Reederei und war das Typschiff. Weitere Schwestern folgten mit CARDUCCI (1970), LEOPARDI (1971), PASCOLI (1971), MANZONI (1971) und PETRARCA (1971). Eingesetzt wurde die Schiffe auf Routen vom italienischen Festland zu den Inseln Sardinien und Sizilien. Befördern konnte die BOCCACCIO 506 Passagiere in 161 Kabinen und außerdem noch 500 Passagiere an Deck. 1991 erhielt das Schiff wie auch vier seiner Schwestern einen Aufbau, der das schöne Äußere völlig verschandelte. Die Schiffe erhielten bei I.N.M.A. in La Spezia vier zusätzliche Decks und um die Stabilität sicherstellen zu können, wurden Seitentanks montiert. Befördern konnten die Fähren nun 917 Passagiere in 288 Kabinen und 479 Passagiere an Deck. Grund für diesen etwas merkwürdigen Umbau, der pro Schiff damals 20 Mio. US-\$ kostete, war, dass der Staat keine Neubauten für seine Reederei genehmigte. Daher entschloss man sich zum Umbau der Schiffe, da die Kapazität zu gering war. Nur noch für kurze Zeit sollten diese wohl merkwürdigsten Fähren im Einsatz bleiben. Schon Ende der neunziger Jahre wurden sie verkauft. Die BOCCACCIO wurde im Januar 1999 an die ägyptische Reederei El Salam Shipping & Trading verkauft und für Pacific Sunlight Marine Inc. in Panama als AL SALAM BOCCACCIO 98 registriert. Neues Einsatzgebiet war der Fährdienst über das Rote Meer um Pilger zu den heiligen Stätten nach Mekka zu transportieren. Außerdem dienen die Schiffe hier den zahlreichen ägyptischen Gastarbeitern in Saudi-Arabien als preiswertes Transportmittel. Die AL SALAM BOCCACCIO 98 kehrte allerdings noch mehrfach ins Mittelmeer zurück. Im Juli 2001 diente sie als Unterkonterschiff während des G8-Gipfels in Genua, direkt darauf wurde sie von der tunesischen Reederei Cotunav eingechartert und vom 25. Juli bis 4. August zwischen Tunis und Genua eingesetzt. Im nächsten Jahr verkehrte sie, allerdings nur für wenige Reisen, vom 28. Juni 2002 an zwischen Savona und Tanger in Charter des italienischen Reisebüros Marini Travel. Im Jahr 2004 wurde das Schiff von First Beirut Lines eingechartert und zwischen Beirut und Ancona einge-



Die AL SALAM BOCCACCIO 98 einlaufend Genua. Gut sind auf diesem Foto die Seitentanks und die zusätzlichen Decksaufbauten zu erkennen. Foto: A. Scrimali

setzt. In der restlichen Zeit des Jahres war das Schiff entweder in Suez aufgelegt oder verkehrte zwischen Suez und Jeddah oder zwischen Safaga und Dubai. Auf einer dieser Reisen kam es dann zum Unglück. Die AL SALAM BOCCACCIO 98 lief am 2. Februar um 18:30 Uhr aus Dubai in Saudi-Arabien nach Safaga aus, wo sie um 2:30 Uhr am nächsten Morgen ankommen sollte. An Bord waren insgesamt 1.398 Menschen. Kurz nach dem Auslaufen aus Dubai, das Schiff war etwa 42 km östlich Dubai, verschwand es von den Radarschirmen. Was war passiert? Berichten Überlebender zufolge war auf dem Frachtdeck etwa zwei Stunden nach dem Auslaufen ein LKW in Brand geraten. Die Besatzung versuchte nun mit eigenen Mitteln dieses Feuer zu löschen, der Kapitän Sayed Omar gab zunächst kein Notrufsignal und hielt es auch nicht für nötig zu drehen und nach Dubai zurückzukehren. Erst einige Zeit später, das Fahrzeugdeck war zu diesem Zeitpunkt wohl schon überflutet und das Schiff kurz davor zu sinken, setzte die "Boccaccio" ein Notrufsignal ab. Dieses wurde u.a. vom der SANTA CATHERINE I ex SCIROCCO -04 ex ROZEL -93 ex SCIROCCO -89 ex KEREN -86 ex ST. EDMUND -83 empfangen. Dieses Schiff gehört ebenfalls El Salam Shipping. Der Kapitän machte allerdings keine Anstalten der in Not geratenen Fähre zu helfen. Er sagte später, bei dem Sturm wäre es zu gefährlich gewesen den Kurs zu ändern und der AL SALAM BOCCACCIO 98 Hilfe zu leisten. Immerhin war das Schiff einst als ST. EDMUND für Sealink im Einsatz über die oftmals sehr stürmische Nordsee zwischen Harwich und Hoek van Holland und hat hier mit Sicherheit schon einiges erlebt.

Die AL SALAM BOCCACCIO 98 kenterte, nachdem zu viel Löschwasser auf dem Fahrzeugdeck war und die Schlagseite zu groß wurde etwa drei Stunden nachdem das Feuer ausgebrochen war. Insgesamt wurden nur 415 der sich an Bord befindlichen 1.398 Passagiere gerettet. Schon Stunden nach dem Unglück begann wieder die unselige Debatte in den Medien über

die Sicherheit von Fährschiffen. U.a. wurde ausgesagt, dass wohl Wasser über die Bugklappe an Bord gekommen sei. Allerdings hat dieses Schiff überhaupt keine solche Klappe und die früher in Gebrauch gewesenen Seitentore sind dicht verschweißt. Viele "Fachleute" meldeten sich zu Wort und wiesen auf Stabilitätsprobleme dieses recht hohen Schiffes hin. Dass man damals, um diesem entgegenzuwirken, seitliche Stabilitätstanks montiert hatte, wurde allerdings nicht erwähnt. Auch die Reederei veröffentlichte eine Stellungnahme zum Thema Sicherheit, in der sie allen Behauptungen der Medien entgegentrat und auf die entsprechenden Zertifikate verwies, die alle in Ordnung gewesen wären. Gleiches wurde von der italienischen Klassifizierungsgesellschaft R.I.N.A. bestätigt. R.I.N.A. hatte im Oktober 2005 das Schiff zum letzten Mal untersucht und alles für in Ordnung befunden. Grund für das Unglück war mit Sicherheit nicht die Bauweise der Fähre, sondern der Umgang der Besatzung mit ihr. Man hätte darauf achten müssen, nicht zuviel Wasser auf das Deck zu pumpen, man hätte versuchen müssen nach Dubai zurückzukehren. Man hätte schon sofort nach Ausbruch des Brandes um Hilfe ersuchen müssen. Wäre all diese geschehen, hätten mit Sicherheit mehr Menschen gerettet werden können. In der letzten Zeit sind zwei weitere Schiffe von El Salam Shipping & Trading verunglückt. Am 17. Oktober 2005 kollidierte die PRIDE OF AL SALAM 95 ex PRIDE OF AILSA vor Suez mit dem Bulk-Carrier PEARL OF JEBAL ALI und sank. Glücklicherweise konnten die meisten Passagiere gerettet werden, zwei Menschen kamen allerdings ums Leben. Am 22. Juni 2002 sinkt das Schwesterschiff der "Boccaccio", die AL SALAM PETRARCA 90 vor dem Hafen von Dubai. Zuvor hatte es hier ebenfalls einen Brand auf dem Fahrzeugdeck gegeben, die "Petarca" konnte allerdings nach Dubai zurückkehren und die Passagiere an Land geben. Danach wurde sie aus dem Hafen geschleppt und sank kurz darauf. Ein Mensch kam bei diesem Unglück ums Leben.

EasyCruise geht an den Start - Die orange Revolution

von Kai Ortel

Seine Flugzeuge sind von den internationalen Airports nicht mehr wegzudenken, seine Mietautos und Billighotels europaweit auf dem Vormarsch, und seit dem 6. Mai 2005 ist nun auch noch das erste Kreuzfahrtschiff des Firmenkonglomerates "Easy" in Fahrt. Die EASYCRUISE ONE und ihr "Erfinder" Stelios Haji-Ioannou, der darauf Wert legt, nur mit seinem Vornamen angesprochen zu werden, sind angetreten, mit einem neuartigen wie umstrittenen Konzept die Kreuzfahrtindustrie zu revolutionieren. Kai Ortel traf Stelios bei einem Pressegespräch am 15. April 2005 in Berlin und erläutert Hintergründe, Chancen und Risiken von EasyCruise.

Die Mittel, mit denen Stelios sein ehrgeiziges Ziel erreichen will, innerhalb von zehn Jahren zu den Großen in der Kreuzfahrtindustrie zu gehören, sind mittlerweile oft genug durch Presse und Fernsehen verbreitet worden. Seine Schiffe, zunächst nur die EASYCRUISE ONE ex THE NEPTUNE 2 -05 ex THE NEPTUNE -04 ex RENAISSANCE TWO -98 (4.077 BRZ/Bj. 1990), sollen im wöchentlichen Turnus auf immer denselben Rundtouren verkehren und es den Passagieren erlauben, die Häfen der Ein- und Ausschiffung frei zu wählen. Auch die Dauer der Kreuzfahrt lässt sich individuellen Wünschen anpassen. Einzige Vorgabe ist lediglich, dass mindestens zwei Nächte in Folge an Bord verbracht und höchstens zwei komplette Rundreisen nacheinander gebucht werden. Stelios erwartet einen Durchschnitt von fünf Übernachtungen in Folge pro Person. Einzelbetten sind nicht buchbar, nur ganze Kabinen.

Zweite Neuerung gegenüber traditionellen Kreuzfahrten ist die Tatsache, dass die Easy-Kreuzfahrtschiffe in den Zielhäfen nicht mehr morgens ein- und abends wieder auslaufen, sondern fast die ganze Nacht im Hafen verbringen, um erst früh am nächsten Morgen zur nächsten Destination aufzubrechen. Die Passagiere haben so die Möglichkeit, ihren Landaufenthalt bis in die Abend- und Nachtstunden mit Sightseeing, Shopping und Partys zu verbringen und eventuelle Nachwirkungen dieser Aktivitäten im Laufe der vormittäglichen Seereise auszuschlafen.

Die dritte und umstrittenste Innovation schließlich ist die Einrichtung und der Service an Bord, welcher der Easy-Philosophie zufolge alles ausschließt, was nicht zur "Grundversorgung" des Kreuzfahrtbetriebs gehört. So bezahlen die Passagiere für ihre EasyCruise zunächst nur den Grundpreis der gewählten Kabinenkategorie, alle anderen Leistungen dann je nach Inanspruch-



Die EASYCRUISEONE im August 2005 einlaufend Genua. Foto: Frank Heine

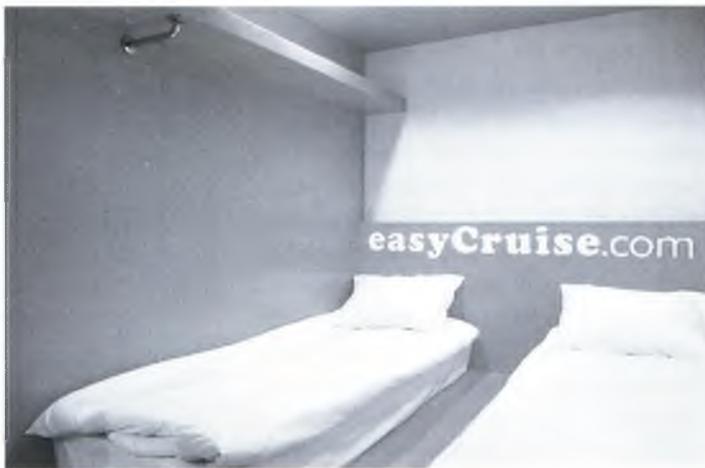
nahme. Essen und Getränke sind bei EasyCruise genau wie im Kreuzfahrtservice inbegriffen wie der Kabinenservice. In der Anfangsphase des Projekts sollten die Passagiere sogar ihre eigene Bettwäsche an Bord mitbringen, wovon man jedoch sehr bald Abstand genommen hat. Information und Buchung erfolgen wie bei den anderen Dienstleistungen der EasyGroup online, auch muss der möglichst unabhängige Kunde seine An- und Abreisen selbst organisieren. Alle hierdurch eingesparten Kosten für Personal und Technik gibt EasyCruise an die Kunden weiter.

Auch die Kabinen an Bord entsprechen dem Konzept, das Stelios selber "minimalistischer Chic" getauft hat. 86 Kabinen gibt es an Bord, die sich in drei Kategorien gliedern: 75 Zweibett-Kabinen, 7 Vierbett-Kabinen und 4 "Suiten". Alle Kabinen sind mit Toilette, Dusche (ohne Duschvorhang), Waschbecken und Klima-Anlage ausgestattet, die Suiten verfügen darüber hinaus auch noch über Fenster und einen eigenen Balkon. Die restlichen Kabinen haben übrigens keinen Meerblick, und das obwohl

die ehemalige RENAISSANCE TWO ursprünglich ausschließlich Außenkabinen besaß. Dies liegt daran, dass die im Auftrag der EasyGroup vorgefertigten neuen Kabinenmodule kleiner sind als die ursprünglichen Unterkünfte an Bord. Sie passten also nicht in die vorherige Aufteilung des Schiffes, so dass alle Fenster kurzerhand von innen versiegelt wurden, anstatt sie aufwändig zu versetzen.

Beim Ankauf des Schiffes hatte Stelios zunächst vorgehabt, die ursprünglich 111 Passagiere fassende RENAISSANCE TWO für die Unterbringung von 250 Personen umrüsten zu lassen. Diese Zahl wurde schnell auf 180 reduziert und liegt nun bei 170. Andernfalls wäre es wohl an Bord selbst für regelmäßige Kunden von EasyHotel und EasyJet arg eng zugegangen.

Die übrigen Einrichtungen an Bord umfassen das italienische Caffè Ritazza, wo Kaffee und Kuchen serviert werden, die amerikanische Sports Bar (für Drinks und Snacks), die Tapas Bar, in der ein Live-DJ für ein "Peaceful Easy Feeling" sorgt und einen kleinen Whirlpool auf dem Sonnen-



Die Fotos oben zeigen die spartanisch eingerichteten Kabinen im Jugendherbergscharakter. Fotos: EasyCruise

deck. Einen Swimmingpool gibt es an Bord nicht, ebenso wenig ein Kasino oder ein Unterhaltungsprogramm. Erstaunlicherweise zeigten die Erfahrungen in den ersten Betriebswochen, dass die Passagiere der EASYCRUISE ONE mehr Geld an Bord ausgaben, als man ursprünglich erwartet hatte. Dies gehörte eigentlich ausdrücklich NICHT zum Konzept, doch nun ist Stelios zum Umdenken gezwungen. Auch die Tatsache, dass er zu Beginn des Jahres 2006 eine Kommission von 10 % für Reisebüros einführen musste, die Buchungen auf seinem Schiff vornahm, zeigt, dass wohl lange nicht alle seine Kunden so selbstständig waren wie erhofft. Auch in diesem Punkt entwickelt sich EasyCruise also bereits ein Stück weit HIN zur traditionellen Kreuzfahrt, anstatt WEG von ihr

Adult only

Die EASYCRUISE ONE wird seit dem 6. Mai 2005 auf einwöchigen Kreuzfahrten entlang der französischen Küste eingesetzt. Sie läuft dabei die Häfen Nizza, Cannes, St. Tropez, Monaco, Genua, Portofino und Imperia (San Remo) an. Mit diesem Konzept will EasyCruise vornehmlich eine Zielgruppe im Alter zwischen 20 und 40 Jahren ansprechen, und die ausgewählten Häfen dürften garantieren, dass bei den meisten Passagieren nicht mit einer Rückkehr an Bord vor den frühen Morgenstunden zu rechnen ist. Aber entspricht die Buchungssituation tatsächlich dem angestrebten Ziel? Ja und nein. Wie Stelios im Rahmen eines Pressegesprächs in Berlin im April mitteilte, lag das Durchschnittsalter der Passagiere auf der Jungfernfahrt der EASYCRUISE ONE bei 37. Stelios selber ist 38, und der Branchendurchschnitt liegt noch gute 20 Jahre über diesem Alter, aber nichtsdestotrotz sind zumindest die ersten Passagiere von

EasyCruise älter als erwartet. Sorgen macht sich Stelios deshalb aber noch nicht, denn immerhin gilt diese Altersgruppe als spendabler und somit einträglicher, als dies vielleicht ein Schiff voller Twens gewesen wäre, deren Geldbeutel bekanntlich weniger gut gefüllt ist. Teenager und Kinder sind an Bord übrigens nicht zugelassen, da das Schiff hierfür schlicht zu klein ist und keine entsprechenden Fachkräfte an Bord vorhanden sind. Das Mindestalter bei EasyCruise beträgt daher 18 Jahre. Die hierdurch quasi erzwungene Homogenität der Passagierstruktur dürfte dazu beitragen, dass an Bord schneller ein "Wir-Gefühl" und die entsprechende gute Laune entstehen, als wenn sich Rentner, Ehepaare, Familien, Singles, Teenager und Kleinkinder das Schiff teilen müssten. Kurz vor Aufnahme des Betriebs der EASYCRUISE ONE war das Durchschnittsalter bereits auf 35 Jahre gesunken und lag im August 2005 bei nur noch 33 Jahren. Nach Abschluss der Mittelmeersaison war man mehr als zufrieden mit einem Durchschnittsalter von 32 Jahren - die hauseigene PR-Maschinerie scheint also im Laufe der Sommersaison ihren Zweck erfüllt zu haben.

Was die Herkunft der Passagiere betrifft, so ließ Stelios verlauten, dass auf der Jungfernfahrt 42 verschiedene Nationalitäten vertreten waren. Die Hälfte davon waren Briten (was vor allem vor dem Hintergrund der Kapazitätsengpässe auf dem britischen Markt nach dem Wegfall von Airtours Sun Cruises zu sehen ist), dann folgten US-Amerikaner und danach erst Kontinentaleuropäer. Auch dies entspricht nicht unbedingt den Erwartungen des Eigners Stelios, der sein Firmen-Imperium trotz des Sitzes in London gerne als "europäisch" bezeichnet. Die vorläufige Zurückhaltung potenzieller kontinentaleuropäischer Kunden lässt Stelios jedoch auf Wachstumschancen

in diesem Markt und auf bislang unausgenutzte Potenziale hoffen. Eine auf dem britischen Fernsehsender BSkyB angelaufene Reality Show und ein Radiowerbespot sollen helfen, das Zielpublikum direkt anzusprechen und verweist für weitere Informationen auf die Website von EasyCruise. Während der ersten Reisen der EASYCRUISE ONE in der Karibik bestand das Publikum an Bord zu 50 % aus Amerikanern und zu 30 % aus Briten. Hier dürfte vor allem die weite Anreise verhindern, dass vermehrt europäisches Publikum auf Stelios' Schiff kreuzt. Einer zufriedenstellenden Auslastung tat dieser Umstand allerdings keinen Abbruch, die Karibikreisen der EASYCRUISE ONE waren bereits Mitte Oktober zu 86 % ausgelastet, während man selbst nach vier Betriebsmonaten im Mittelmeer "nur" 83 % erreichen konnte. (Mai 2005: 59 %, Juni: 55 %, Juli: 74 %).

Minimalistischer Chic

Das Projekt EasyCruise dürfte unter regelmäßigen Kreuzfahrtgästen wie auch unter Branchenbeobachtern mindestens genauso viele Feinde haben wie Freunde. Groß sind die Risiken des Unternehmens, harsch die Kritik und mannigfaltig die Vorwürfe, die Stelios zerstreuen muss, um den neuesten Ableger seiner EasyGroup zum Erfolg zu führen.

Die härteste Kritik trifft dabei seine Hardware, das Schiff EASYCRUISE ONE und dessen Einrichtung. Beim Umbau der ehemaligen RENAISSANCE TWO ist man nämlich nicht gerade zimperlich umgegangen mit einem Produkt, das bei seiner Indienstellung 1990 noch als luxuriöses yachtähnliches Kreuzfahrtschiff bekannt war. So ließ Stelios alles Holz, sämtliche Teppiche und fast alles Messing an Bord herausreißen, um es durch Plastik, Linoleum und

andere Materialien von niedrigerer Qualität zu ersetzen - Materialien, die sich billig produzieren, schnell reparieren und leicht reinigen lassen. Die Fertiggabine entsprechen nun denen eines EasyHotels. Sie sind farblich alle im einheitlichen Knallorange des Firmenlogos gehalten und versprühen den sterilen Charme eines deutschen Krankenhauses der 1970er Jahre. Bettwäsche, Decken, Wände - überall prangt darüber hinaus der Name und die Internet-Adresse von EasyCruise, damit aus jedem Foto und aus jedem Video sofort ersichtlich wird, welches Produkt man vor sich hat. Auch verfügen die Kabinen über keinen Schrank, kein Regal oder etwa einen Stuhl zum Ablegen der Garderobe und Einkäufe. Stattdessen ist für die Dauer einer EasyCruise Leben aus dem Koffer angesagt. Die Suiten ließ Stelios in der Größe halbieren, und seine gerade einmal 10 m² kleinen Zweibettkabinen bezeichnet er sogar selber als "ein Experiment". Beim "minimalistischen Chic" an Bord liegt der Schwerpunkt also eindeutig auf "minimalistisch".

Doch auch das Konzept selber wurde vor der Einführung kritisch unter die Lupe genommen. So wird von einigen Seiten argumentiert, der Gesamtpreis einer Easy Cruise würde durch diverse Extragebühren im Laufe der Kreuzfahrt am Ende nicht wesentlich niedriger liegen, als wenn man das Sonderangebot einer Mittelklassereederei nutzt oder ein solches Schiff last minute bucht; auch gibt die Website von EasyCruise keine detaillierte Auskunft über mögliche Zusatzkosten. Und was passiert, wenn die Gäste z. B. aus Kostengründen auf die optionale Kabinenreinigung durch das Bordpersonal verzichten, sie aber am Ende auch nicht selbst in Ordnung bringen? Und wie erklärt man seinen Passagieren, dass sie zwar bis spät in die Nacht an Land Partys besuchen und den ein oder anderen



Zurzeit prüft EasyCruise den Einsatz weiterer Schiffe nach einem recht erfolgreichen Start. Foto: EasyCruise

Drink genießen dürfen, sich aber eine halbe Stunde vor der morgendlichen Abfahrt des Schiffes wieder brav mit Bordkarte in der Hand und ohne die frisch "erbeutete" Begleitung am Kai einzufinden haben? (Die strengen Vorschriften des ISPS-Codes lassen hier keine Ausnahmegenehmigung zu.) Schließlich haben die kurzen Seestrecken und langen Liegezeiten noch zwei andere Gründe als den, den Gästen der EASYCRUISE ONE einen unvergesslichen Abend an Land und anschließend Zeit für ein Schläfchen in der Kabine zu verschaffen. Die kurzen Wege sind treibstoff-sparend und die erste RENAISSANCE-Baureihe ist nicht gerade für hervorragende Seeigenschaften bekannt. Und was die An- und Abreise betrifft, lässt sich EasyCruise lange nicht so problemlos mit EasyJet und EasyHotel kombinieren, wie dies vielleicht naheliegender erscheint. Da sich bei den Kreuzfahrtschiffen genauso wenig wie bei den Flugzeugen und Hotels des Unternehmens vorhersehen lässt, wann und wo Leute ein- und wieder aussteigen, gestaltet sich auch

die Planung des Vor- und Nachprogramms entsprechend schwierig. Was nützt eine spontane sechstägige Kreuzfahrt in der Hochsaison, wenn alle EasyJets der Region bereits Wochen im Voraus ausgebucht sind und die wenigen verfügbaren Linienflüge den Preis einer Vier-Sterne-Kreuzfahrt kosten? Fly & Cruise-Angebote gibt es daher im Hause Easy nicht, es sei denn, man hat das unwahrscheinliche Glück, dass zum gewünschten Termin alle Easy-Jets, EasyHotels und EasyCruises gleichzeitig Plätze verfügbar haben. Auch darf der anvisierte Seereisenkunde von EasyCruise nicht so spontan sein, dass er sich, vielleicht im Rahmen einer Rucksackreise, erst im Zielhafen dazu entschließt, ein paar Nächte auf dem orangen Schiff zu verbringen. Eine Buchung im Voraus und die entsprechende Planung drumherum ist immer noch in jedem Fall nötig.

Die EASYCRUISE ONE blieb den ganzen Sommer über bis Ende Oktober 2005 im Westlichen Mittelmeer. Die Entscheidung über ihre Winterroute wurde im Juni

Die gastronomischen Einrichtungen erinnern an das Ambiente der amerikanischen Schnellrestaurants. Wenn man die Aufnahme sieht, wähnt man sich mit Sicherheit nicht an Bord eines Kreuzfahrtschiffes. Fotos: EasyCruise



gefällt: Nachdem die Fortsetzung der Mittelmeer-Kreuzfahrten, ein Rundkurs zwischen den Kanarischen Inseln und Nordafrika sowie eine Verlegung des Schiffes in die Karibik zur Auswahl gestanden hatten, fiel die Wahl am Ende tatsächlich auf die Karibik. Zwischen dem 12.11.2005 und dem 29.04.2006 führte das Schiff einwöchige Rundreisen zwischen Bridgetown/Barbados (Samstag und Sonntag), Kingstown/St. Vincent (Montag), Fort de France/Martinique (Dienstag), Bequia/The Grenadines (Mittwoch), St George's/Grenada (Donnerstag) und Castries/St. Lucia (Freitag) durch. Zur selben Zeit ließ Stelios in einer Pressemeldung verlauten, er denke auch darüber nach, ein zweites Schiff, die EASYCRUISE TWO, bereits im Sommer 2006 oder aber spätestens 2007 in der griechischen Inselwelt einzusetzen. Sogar der Rundkurs steht bereits fest: Piräus (Freitag) - Mykonos (Samstag) - Patmos (Sonntag) - Rhodos (Montag) - Heraklion/Kreta (Dienstag) - Chania/Kreta (Mittwoch) - Milos (Donnerstag) - Piräus. Dasselbe Schiff könnte laut einer Pressemeldung der Reederei im Winter in den Persischen Golf verlegt und dort zwischen Dubai und den Vereinigten Arabischen Emiraten eingesetzt werden. Allein: Das Schiff fehlt noch.

Die Zukunft

Um wie geplant ein regelrechtes "Island Hopping" im gesamten Mittelmeerraum möglich und attraktiv zu machen, benötigt EasyCruise drei bis vier Schiffe allein in dieser Region. Die EASYCRUISE ONE ist also allenfalls ein erster Anfang. Dabei hat Stelios in der Vergangenheit bereits mehrfach bekannt gegeben, dass zukünftige Schiffe eher eine Kapazität für 500 bis 600 Passagiere haben sollen. (Eines der drei Schwesterschiffe der EASYCRUISE ONE, die CLELIA II, befindet sich übrigens ebenfalls im Besitz der Familie Haji-Ioannou. Die ehemalige RENAISSANCE FOUR dient Stelios' Vater Loucas seit 1996 als Privat yacht.) Bis 2010 sollen fünf bis sieben Schiffe für EasyCruise im Einsatz sein, dann erfolgt entweder ein "public floating" (ein Verkauf von Stelios' Anteilen zum Zweck der Kapitalisierung) oder ein "Trade sale". Wie bei den anderen Unternehmen der EasyGroup, könnte also auch EasyCruise an einen strategischen Investor nicht verkauft, sondern lizenziert werden, so dass die dann hinreichend eingeführte Marke ihren alten Namen behält, der Betrieb jedoch unter dem Dach einer großen Reederei weitergeführt wird. Langfristig verfolgt Stelios eine

"building rather than buying"-Strategie, er will also eine Flotte aus mehreren eigens konzipierten Schiffen aufbauen. Zu diesem Thema bemerkte der Unternehmer in Berlin auf Anfrage, er habe bereits Gespräche mit "a very fine shipyard here in Papenburg" geführt und dabei das Konzept für eine mittelgroße EASYCRUISE X ausgearbeitet. Seit Februar 2006 kursiert der Seitenriss eines EasyCruise-Neubaus in der Fachpresse, der für 500 Passagiere ausgelegt ist. Zwei Schwesterschiffe sollen für zusammen 70 Mio. EUR auf einer kleinen Werft entstehen. Dass bereits ein "Letter of Intent" mit einer italienischen Werft besteht, wurde bislang jedoch nicht bestätigt. Ein 2000-Personenschiff will Stelios jedoch nicht in Auftrag geben. Für den Fall eines unternehmerischen Misserfolgs - solche hat es im Hause Stelios auch schon gegeben - hätte man nämlich Probleme, ein solches Schiff wieder loszuwerden. Auf die Anfrage des Autors, was denn passiere, wenn sich herausstellt, dass die Europäer den "minimalistisch Chic" der EASYCRUISE ONE gar nicht mögen, antwortete Stelios aufrichtig: "Die buchen einfach keine Reise auf meinem Schiff."

Das Schiff:

Die EASYCRUISE ONE wurde 1990 als RENAISSANCE TWO im italienischen La Spezia gebaut. Länge: 88,32 Meter; Breite: 15,31 Meter; Tiefgang: 4,00 Meter. Tonnage:

4.077 BRZ, Passagiere: 170, Besatzung: 54 Mann. Das Schiff führte ab Mai 2000 den Namen THE NEPTUNE (bzw. später THE NEPTUNE 2) und war ab diesem Zeitpunkt für die Kasino-Reederei Universal Cruises in südostasiatischen Gewässern in Fahrt, seit 2002 beschäftigungslos aufgelegt. Am 15. April 2004 erfolgte in der Straße von Malacca die Ablieferung der THE NEPTUNE 2 an die EasyGroup und im September der Beginn der Umbauarbeiten bei Kappel's Shipyard in Singapur. Die Gesamtinvestitionen für den Aufbau von EasyCruise belaufen sich auf ca. 20 Mio. US-\$, von denen geschätzte 14 Mio. US-\$ auf den Erwerb der THE NEPTUNE 2 entfielen und der Rest auf den Umbau des Schiffes und die Etablierung der landseitigen Organisation. (Das Kapital erwarb Stelios durch den Verkauf von EasyJet-Aktien aus seinem eigenen Besitz.) Das erste Schiff der Flotte wurde am 24. Januar 2005 in EASYCRUISE ONE umbenannt und sollte ursprünglichen Planungen zufolge ab März 2005 eine sechswöchige Trainingsperiode mit Reisen in südostasiatischen Gewässern absolvieren, die jedoch wegen des verheerenden Tsunamis und dessen Folgen abgesagt wurde. Am 29. März 2005 schließlich wurde das Schiff in Singapur der Presse vorgestellt und anschließend nach Europa verholt.

Preisvergleich (Stand Sommer 2005)

Sieben Tage/Nächte Westliches Mittelmeer ab/bis Nizza mit der EASYCRUISE ONE:

Hinflug Berlin - Nizza mit EasyJet	2 * 43,99 €
Kreuzfahrt ohne Service und ohne Mahlzeiten	2 * 525 €
Rückflug Nizza - Berlin mit EasyJet	2 * 39,99 €
Gesamt	2 * 608,98 € = 1.217,96 € für zwei Personen

Sieben Tage/Nächte Westliches Mittelmeer ab/bis Genua mit der MSC SINFONIA

Bustransfer ab/bis Berlin	2 * 150 €
Kreuzfahrt inkl. Service und Mahlzeiten	2 * 669,50 €
Gesamt	2 * 819,50 € = 1.639 € für zwei Personen

Sieben Tage/Nächte Westliches Mittelmeer ab/bis Savona mit der COSTA MAGICA

Bustransfer ab/bis Frankfurt/Main	2 * 95 €
Kreuzfahrt inkl. Service und Mahlzeiten	2 * 874,50 €
Gesamt	2 * 969,50 € = 1.939 € für zwei Personen

Sieben Tage/Nächte Westliches Mittelmeer ab/bis Palma de Mallorca mit der AIDAVITA

Hinflug Berlin - Palma	2 * inklusive
Kreuzfahrt inkl. Service und Mahlzeiten	2 * 1.095 €
Rückflug Palma - Berlin	2 * inklusive
Gesamt	2 * 1.095 € = 2.190 € für zwei Personen

SAGA ROSE und SAGA RUBY

- zwei unzertrennliche Schwestern

- Teil 1 -

von Uwe Jakob

Unter ihren Taufnamen SAGAFJORD und VISTAFJORD waren sie in ihrer Jugend der Stolz der norwegischen Handelsflotte und gehörten über Jahrzehnte zu den teuersten und besten Kreuzfahrtschiffen der Welt. Nach den "Wechseljahren" und zwischenzeitlicher Trennung genießen sie heute als SAGA ROSE und SAGA RUBY gemeinsam ihren zweiten Frühling unter der Flagge der britischen Saga Shipping Company. Nur wer mindestens 50 Jahre alt ist, darf mitfahren und eine Kreuzfahrt auf einem dieser beiden Klassiker erleben, die im Laufe der Jahre zwar mehrfach umgebaut und modernisiert worden sind, dabei aber nie ihre ursprüngliche Eleganz verloren haben. Das zeigt sowohl die Geschichte der beiden Schiffe als auch ein Blick an Bord der SAGA ROSE und SAGA RUBY:

SAGAFJORD

1960 bestand die Passagierschiffs-Flotte der traditionsreichen, 1910 gegründeten Den Norske Amerikalinje (NAL) aus dem "Vorkriegsmodell" STAVANGERFJORD von 1918 und den beiden formschönen modernen Linern OSLOFJORD (1949) und BERGENSFJORD (1956), die beide auch für Kreuzfahrten eingesetzt wurden. Im Sommer 1960 begann die Reederei mit den Planungen für einen weiteren Neubau als Ersatz für die alte STAVANGERFJORD. Da das Ende der transatlantischen Passagierschiffahrt bereits abzusehen war, sollte das neue Schiff die meiste Zeit als Luxus-Kreuzfahrtschiff ab New York in die Karibik, ins Mittelmeer, nach Nordeuropa und auf Reisen rund um die Welt eingesetzt werden, daneben aber auch einzelne Fahrten im Liniendienst Oslo-Kristiansand-Kopenhagen-New York unternehmen. Dafür mußte der Neubau als Zwei-Klassen-Schiff (1. Klasse und Touristenklasse) konzipiert werden. Am 24. September 1962 erhielt schließlich die französische Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne-sur-Mer nahe Toulon für 30 Mio. US-\$ den Auftrag zum Bau des größten Passagierschiffs, das jemals die norwegische Flagge geführt hatte. Am 19. Juni 1963 wurde der Kiel der Bau-Nr. 1366 gelegt, etwa ein Jahr später lief der Neubau am 13. Juni 1964 vom Stapel und absolvierte am 7. Mai 1965 seine erste Probefahrt. Insgesamt arbeiteten 1300 Werftmitarbeiter mehr als zwei Jahre am Flaggschiff der norwegischen Handelsflotte, dessen Bau für die Franzosen kein gutes Geschäft war: Sie hatten ihre Kosten zu niedrig kalkuliert und gerieten als Folge daraus in ernsthafte finanzielle Schwierigkeiten bis hin zur Zahlungsunfähigkeit. Der französische Staat griff ein und ermöglichte den Fortbestand



Die SAGAFJORD im Bauzustand an der Hamburger Überseebrücke.
Foto: Frank Köcher

der Werft, aber die bereits zum 1. April 1965 geplante Ablieferung verzögerte sich bis zum 18. September des Jahres. An diesem Tag taufte die Frau des NAL-Aufsichtsratsvorsitzenden Leif Høegh (dem wir 1980 noch einmal begegnen werden) die Bau-Nr. 1366 in Toulon auf den Namen SAGAFJORD; noch am selben Tag begann die Überführungsreise nach Oslo. Hier traf das Schiff sechs Tage später ein, unternahm eine kurze achtstündige Vorstellungsfahrt mit geladenen Gästen (auch König Olav V. von Norwegen war an Bord) und wurde danach für die Jungfernfahrt über den Atlantik nach New York vorbereitet. Diese dauerte vom 2. bis zum 11. Oktober 1965, als das Schiff unter dem Kommando von Kapitän Odd Aspelund erstmals in seinem neuen "Heimathafen" am Pier 45 im Hudson River anlegte. Im ersten Betriebsjahr 1965/66 unternahm die SAGAFJORD neun längere Kreuzfahrten ab New York, darunter eine 93-tägige Weltreise.

Von innen wie von außen war die elegante SAGAFJORD eine Weiterentwicklung der OSLOFJORD und BERGENSFJORD und eines der letzten (auch) noch für den Nordatlantikdienst entworfenen Passagierschiffe. Das überrascht nicht, denn Kaare Haug, der für das Design der SAGAFJORD verantwortliche technische Direktor der Reederei, hatte auch schon die beiden früheren Schiffe entworfen. Bei 188,88 m Länge und 24,49 m Breite (Das Schiff durfte nicht breiter als 25 m sein, um noch in der Aker-Werft in Oslo eingedockt werden zu können) betrug die Vermessung 24002 BRT. Zwei von der französischen Bauwerft in Lizenz hergestellte Sulzer-Diesel mit je 12000 PS wirkten ohne Getriebe direkt auf zwei Festpropeller mit einem Gewicht von 12 to und einem Durchmesser von 4,5 m. Damit erreichte die SAGAFJORD eine Dienstgeschwindigkeit von 20 kn, maximal war das Schiff aber über 22,5 kn schnell. Technische Besonderheiten waren zur Zeit der Indienststellung sowohl der von einem



Die SAGAFJORD auslaufend Hamburg. Foto: Dr. Achim Borchert

800 PS-Elektromotor angetriebene KaMe-Wa-Bugstrahler als auch die zwei Denny Brown-Stabilisatoren, die übrigens "zur besseren Beobachtung" gelb angestrichen waren! Der obere Teil des Masts auf dem Peildeck war für niedrige Brückenpassagen teleskopartig einfahrbar. NAL war die erste Reederei, die beginnend mit der OSLOFJORD 1949 in großem Stil Aluminium beim Bau ihrer Passagierschiffe eingesetzt hat, und so entstanden auch die kompletten Aufbauten der SAGAFJORD aus 520 to Aluminium. Ein interessantes technisches Detail war das erstmals auf einem Schiff installierte zentrale Staubsauger-System mit 230 überall auf dem Schiff verteilten Anschlüssen und zwei 60 PS-Vakuumpumpen im Maschinenraum - so konnte der Geräuschpegel bei Reinigungsarbeiten stark reduziert werden.

Die Kapazität des Schiffes für Transatlantikkreisen betrug 789 Passagiere (70 in der 1. Klasse und 719 in der Touristenklasse), während auf den langen Kreuzfahrten nur maximal 450 Passagiere an Bord waren. Sie reisten mit allem erdenklichen Komfort und wurden von nicht weniger als 350 Besatzungsmitgliedern betreut. Alle Passagierkabinen waren mit TV, Radio, Telefon, Klimaanlage und außergewöhnlich viel Stau- und Schrankraum, der selbst für Weltreisen ausreichte, ausgestattet. 90 % waren Außenkabinen, und ein ebenso hoher Prozentsatz besaß statt einer Dusche eine Badewanne in der Naßzelle. Vier Suiten mit dem Namen berühmter Norweger lagen auf dem Sun Deck bzw. dem Upper Deck und waren jede von einem anderen Designer eingerichtet worden. Auch die öffentlichen Räume waren das Werk einer internationalen Gruppe von Schiffs-Designern unter der Führung des Norwegers Frithjof S. Platou. Er entwarf selbst zusammen mit seinem Assistenten Njal Eide den "Saga Dining Room" auf dem Main Deck im Rumpf des Schiffes. In diesem großen, fensterlosen

Raum mit 468 Plätzen, dessen Mittelteil zwei Decks hoch war, fanden auf Kreuzfahrten alle Passagiere gleichzeitig Platz. Es gab viele kleinere Tische für zwei oder vier Gäste. Von der darunter liegenden Küche führten Rolltreppen hinauf in den Speisesaal. Ebenfalls auf dem Main Deck lag der Schönheitssalon der SAGAFJORD. Tief unten im Schiffsbauch auf dem C-Deck fanden die Passagiere einen Fitness-Raum, Sauna und einen ebenfalls von F.S. Platou entworfenen Innen-Pool mit einem schönen Glasmosaik an der Stirnwand. Auf dem Upper Deck gab es einen Konferenzraum und das Zahlmeister-Büro. Die meisten öffentlichen Räume lagen aber auf dem Veranda Deck, dem untersten Aufbaudeck der SAGAFJORD. Die halbrunde "Garden Lounge" vorn war das Werk des Dänen Kay Kørbing, der den Raum mit vertikalen goldfarbenen Aluminiumsäulen geschickt in einen hellen äußeren Bereich mit speziell von ihm entworfenen Cocktailtischen und Korbstühlen sowie einen Innenbereich mit einer kreisrunden Tanzfläche aus weißem Marmor unterteilt hatte. Dahinter lag an der Backbordseite die "North Cape Bar" aus Rosenholz mit drei wunderschönen Holzschnitten eines norwegischen Künstlers. An der Steuerbordseite fanden die Passagiere die Bücherei mit einem großen Globus auf einem runden Rosenholztisch als Mittelpunkt; dahinter folgte das Kartenspielzimmer der SAGAFJORD. Auch diese Räume hatte Kay Kørbing entworfen. Das Theater mit 240 Plätzen lag zwischen "North Cape Bar" und Bibliothek und wurde als Kino, aber auch für Vorträge und Konzerte genutzt. Hinter dem Foyer und dem Einkaufszentrum der SAGAFJORD folgte der "Ballroom", mit 750 m² Fläche damals einer der größten Räume auf einem Passagierschiff. Nur vier dünne Säulen stützten die Decke des Raums mit seiner großen Tanzfläche aus Palisanderholz, in dem auf Kreuzfahrten alle 450 Passagiere gleichzei-

tig Platz fanden. Sowohl den "Ballroom" als auch das dahinter liegende "Veranda Café" entwarf der Norweger Finn Nilsson aus Oslo. Das "Veranda Café" bot den Passagieren zum Frühstück und Lunch eine Alternative zum formellen "Saga Dining Room". Die große Glasfront zum achteren Sonnendeck und Pool war aufschiebbar, zwei bunte Mosaikbilder an den Außenwänden hatte der französische Künstler Mandaroux "Freuden des Mittelmeers" genannt. Der "Club Polaris" achtern auf dem Sun Deck schließlich war das Werk des Niederländers Hans van Tienhoven. Auf Transatlantikkreisen der Speisesaal der 1. Klasse mit einer eigenen Küche, diente dieser Raum auf Kreuzfahrten als Night Club der SAGAFJORD. Neben all diesen öffentlichen Räumen gab es auch reichlich Platz auf den Außendecks, denn neben der breiten, rund um das Schiff laufenden Promenade war auch das Observation Deck oberhalb der Brücke für die Passagiere zugänglich. Besonderen Wert legte die Reederei NAL auf die Kunstwerke an Bord der SAGAFJORD, von denen einige noch heute auf der SAGA ROSE zu bewundern sind. Besonders auffallend sind das 7,5 x 2 m große abstrakte Kunstwerk "The Wind and the Signs" von Sigurd Winge im Foyer auf dem Veranda Deck und das eiserne Wandbild im Treppenhaus vor dem Eingang zum "Saga Dining Room", das auf einer alten norwegischen Felszeichnung von Wikingerschiffen basiert und von Carl B. Gunnarson stammt.

VISTAFJORD

1969 bzw. 1971 verließen die OSLOFJORD und BERGENSFJORD die Flotte der NAL, die nun ausschließlich auf Luxus-Kreuzfahrten ab New York eingesetzt wurde. Als Ersatz bestellte die Reederei am 5. Dezember 1969 bei der nordenglischen Werft Swan Hunter Shipbuilders Ltd. in Wallsend-on-Tyne, die 1956 bereits die BERGENSFJORD abgeliefert hatte, ein Fast-Schwesterschiff der erfolgreichen SAGAFJORD zu einem Baupreis von 35 Mio. US-\$. Am 19. April 1971 wurde der Kiel der Bau-Nr. 39 bei der Neptune Yard in Wallsend gelegt, und am 15. Mai 1972 lief der Neubau vom Stapel. Die Probefahrt dauerte vom 6. bis zum 9. April 1973, und am 15. Mai desselben Jahres - diesmal im Unterschied zur SAGAFJORD ganze vier Monate vor dem vertraglich vereinbarten Zeitpunkt! - taufte Agnes Cecilie Henriksen, die Frau des NAL-Geschäftsführers, den Neubau in Wallsend auf den Namen VISTAFJORD. Während der



Die VISTAFJORD in den Farben der Norwegian America Line. Foto: Reederei

Ablieferungsfahrt von Wallsend via Stavanger zum Heimathafen Oslo übergab die Werft das Schiff noch am selben Tag offiziell an die Reederei. Die VISTAFJORD kam am 17. Mai 1973, dem norwegischen Nationalfeiertag, in Oslo an und wurde von einem riesigen Aufgebot an Booten aller Art begeistert begrüßt. Auch diesmal ließ es sich König Olav V. nicht nehmen, das neue Flaggschiff der norwegischen Handelsflotte (ein Schiffs-Journalist bezeichnete das Schiff sogar überschwänglich als "Norwegens National-Symbol") zu besichtigen. Am 22. Mai 1973 verließ die VISTAFJORD ihren Heimathafen und lief auf der traditionellen Transatlantik-Route ihrer Reederei via Kopenhagen zu ihrem Basishafen New York, wo sie unter der Führung von Kapitän Roald Halvorsen neun Tage später eintraf. Die erste Kreuzfahrt der VISTAFJORD von New York zu den Bahamas begann am 7. Juni 1973.

Die Hauptabmessungen der VISTAFJORD waren bei 191,09 x 25,05 m fast identisch mit denen der SAGAFJORD, und auch die Antriebsanlage war gleich. Die Aufbauten hatten jedoch ein zusätzliches Kabinendeck bekommen, und Brücke und Schornstein waren weniger stromlinienförmig, so daß die mit 24292 BRT vermessene VISTAFJORD massiver und insgesamt weniger elegant erschien als ihre nur um knapp 300 BRT kleinere Schwester. Bei der Innenausstattung setzte die Reederei auf dasselbe Designer-Team, das schon die SAGAFJORD zu einem Erfolg gemacht hatte. So entsprach die Aufteilung der öffentlichen Räume mehr oder weniger der auf der SAGAFJORD. Allerdings wurde wegen neuer Brandschutzvorschriften bei der Einrichtung wesentlich weniger Holz verwendet als auf der SAGAFJORD - so wirkte die VISTAFJORD insgesamt kühler und moderner als ihre ältere Schwester. Hinter der "Garden Lounge", die nach dem Geschmack der damaligen Zeit mit einem orangen Teppich und ebensolchen Sesseln eingerichtet war,

lagen auf dem Veranda Deck an Backbordseite die in blau gehaltene "North Cape Bar", die Bücherei mit einem Mondglobus an der Decke und einer Weltkugel in der Mitte des Raums sowie im Anschluß daran ein Schreibzimmer. An Steuerbord fanden die Fahrgäste die "Norse Lounge" und das Kartenspielszimmer "Club 52", benannt nach der Anzahl von Karten in einem Spiel. Das in rot, gold und weiß eingerichtete Theater entsprach in Lage und Kapazität dem der SAGAFJORD, war aber diesmal vom technischen Direktor der Reederei, Kaare Haug, selbst entworfen worden. Der "Grand Ballroom" und dahinter das "Lido Café" waren erneut das Werk von Finn Nilsson. Der Night Club "Club Viking" auf dem Promenadendeck besaß hinter der Bar ein Messing-Wandbild von Carl B. Gunnarson mit einem ähnlichen Motiv wie sein Bild im Foyer vor dem Speisesaal der SAGAFJORD. Auch sonst griff die Reederei wieder vor allem auf Werke norwegischer und dänischer Künstler zurück - leider sind viele davon während der Zeit, als das Schiff im Besitz der Cunard Line war, entfernt worden. Der größte Unterschied im Innern war das Verlegen des Dining Rooms um ein Deck nach oben, direkt unterhalb der anderen öffentlichen Räume auf dem Ver-

anda Deck. Dies war möglich, da der Speisesaal der VISTAFJORD keine erhöhte Decke im Mittelteil bekommen hatte, dafür aber große Fenster an beiden Seiten. Das Ergebnis war ein trotz der niedrigen Decke heller wirkender Raum als der noch nach dem Prinzip der alten Transatlantik-Liner entworfene fensterlose Speisesaal der SAGAFJORD. Ein weiterer willkommener Effekt war, daß dadurch Platz für weitere Passagierkabinen gewonnen werden konnte. Zusammen mit dem zusätzlichen Kabinendeck unterhalb der Brücke brachte das der VISTAFJORD eine gegenüber ihrer älteren Schwester um etwa 100 Betten höhere Passagierkapazität, was die Buchhaltung der Reederei sicherlich gefreut haben dürfte. Bei einer Maximalkapazität von 670 Passagieren waren auf den Kreuzfahrten der VISTAFJORD normalerweise nicht mehr als 550 Gäste an Bord, um deren Betreuung sich 390 Besatzungsmitglieder kümmerten. Besonders bemerkenswert war die sehr hohe Zahl von 154 Einzelkabinen, von denen allerdings viele im Bedarfsfall ein zweites Bett aufnehmen konnten. Die vier Suiten an Bord waren diesmal nach norwegischen Königen benannt. Ein großer Nachteil aller 343 Kabinen und Suiten auf der VISTAFJORD war jedoch der verglichen mit der SAGAFJORD wesentlich geringere Schrankraum. Nach Beschwerden vieler Passagiere auf den ersten mehrmonatigen Kreuzfahrten des Schiffes - es mußten teilweise zusätzliche provisorische Kleiderstangen in den Kabinen angebracht werden - blieb der Reederei NAL nichts weiter übrig, als das Schiff zukünftig nicht mehr für solche sehr langen Reisen einzusetzen. Von da an blieben die jährlichen Weltreisen allein der SAGAFJORD vorbehalten.



Die VISTAFJORD vor der Kulisse ihres Heimathafens Oslo. Postkarte: Reederei



Nach dem Umbau bei Blohm & Voss hat die SAGAFJORD eine völlig veränderte Silhouette. Das Foto zeigt das Schiff auf dem kanadischen St. Lawrence Strom. Foto: Marc Piché

Von NAL zu Cunard

Schon kurze Zeit nach der Indienstellung der VISTAFJORD machte sich die wachsende Konkurrenz anderer Luxus-Kreuzfahrt-Reedereien wie der Royal Viking Line negativ an den Buchungszahlen auf dem amerikanischen Markt bemerkbar. Da gerade die langen Überquerungen des Atlantiks zu europäischen Kreuzfahrt-Zielen wegen der gestiegenen Ölpreise immer unwirtschaftlicher wurden, verlegte die Reederei ab 1975 die VISTAFJORD im Sommer nach Europa und bot die Reisen des Schiffes auch verstärkt dort an. So kam es zu der mehr als 20 Jahre gültigen Unterscheidung zwischen der "europäischen" VISTAFJORD und der "amerikanischen" SAGAFJORD. Von da an war im Sommer Hamburg der Ausgangshafen für die VISTAFJORD, im Frühjahr und Herbst lief sie von italienischen Häfen aus im Mittelmeer und war nur noch im Winter in Port Everglades für Reisen in die Karibik stationiert. Die SAGAFJORD war nun in den Sommermonaten nach Alaska unterwegs, unternahm im Winter ihre jährliche Weltreise und war zu den anderen Zeiten des Jahres zwischen Kanada, dem Panamakanal und Mexiko zu finden. Als "Zugeständnis" an den amerikanischen Markt bekam das Schiff auf dem Veranda Deck ein kleines Spielcasino an die Stelle des Photo-Shops, der nach unten in den Rumpf der SAGAFJORD umziehen mußte.

1980 zwang die finanzielle Situation die Reederei NAL zu Fusionsgesprächen mit den Eignern der Royal Viking Line. Diese wurden ohne Ergebnis abgebrochen, da beide Reedereien unterschiedliche Vorstel-

lungen über die zukünftige Positionierung am Markt hatten - unter anderem wollte die Royal Viking Line die SAGAFJORD aus dem Handel ausklammern, weil man sie für unwirtschaftlich hielt. Dabei stand dem Schiff ein Umbau bevor, der seine Wirtschaftlichkeit in den kommenden Jahren entscheidend positiv beeinflussen sollte: Von Oktober bis Dezember 1980 bekam die SAGAFJORD bei Blohm & Voss in Hamburg ein zusätzliches Deck mit 15 Balkonkabinen und Suiten oberhalb der Brücke aufgesetzt. Bei der Gestaltung der Frontpartie dieses Kabinenblocks versuchte man, das Aussehen an das der VISTAFJORD anzugleichen: Viele kleine Fenster und die schräg nach vorn gestellte Außenwand sollten an die Brücke der VISTAFJORD erinnern, die dort auf diesem Deck zu finden war. Das Ergebnis kann aus Sicht eines Shiplovers allerdings nur als völlig mißlungen bezeichnet werden - die eleganten Linien der vorderen Aufbauten waren mit einem Schlag dahin. Nach diesem Umbau war die Passagierkapazität auf 509 Gäste angestiegen, die Vermessung lag nun bei 24109 BRT.

Statt der gescheiterten Fusion mit der Royal Viking Line übertrug die Reederei NAL noch 1980 mit Wirkung zum 1. Januar 1981 ihre beiden Kreuzfahrtschiffe an die neu gegründete K/S Norwegian American Cruises A/S, ein Joint Venture zwischen NAL und Leif Høegh & Co. A/S, der Firma des langjährigen NAL-Aufsichtsrats-Vorsitzenden, die nun auch das Management übernahm. Schon im März 1981 kaufte Leif Høegh dann auch die restlichen Anteile an der neuen Reederei und wurde zum alleinigen Eigentümer der SAGAFJORD und

VISTAFJORD. Am Betrieb der Schiffe änderte das nichts - aus NAL wurde NAC, sonst blieb alles, wie es war. Allerdings bedeutete der Verkauf ihrer Kreuzfahrtschiffe den Anfang vom Ende für die Norwegian America Line, die schließlich Anfang 1983 überhaupt keine eigenen Schiffe mehr besaß und nur noch auf dem Papier existierte. Erst nach diversen Besitzerwechseln stieg die Reederei später mit Autotransportern wieder neu ins Schiffahrtsgeschäft ein. Im Mai 1983 erhielt Leif Høegh ein Angebot von Trafalgar House, der britischen Muttergesellschaft der traditionsreichen Cunard Line Ltd., die die Reederei NAC mit ihren beiden Schiffen für 73 Mio. US-\$ übernehmen wollte. Die Norweger nutzten die Chance, sich von ihrem wenig ertragreichen Geschäftszweig zu trennen, und im Oktober 1983 übergaben sie die SAGAFJORD und VISTAFJORD an die neue Firmierung Cunard-NAC - im Verkaufspreis war das Recht zur Nutzung des Firmennamens NAC und zur Beibehaltung der beiden Schiffsnamen enthalten. Ab sofort wehte am Heck der SAGAFJORD und VISTAFJORD die Flagge der Bahamas, und die Schornsteine bekamen einen neuen Anstrich in den Cunard-Farben rot und schwarz, aber die Schiffe waren weiterhin mit skandinavischen Offizieren besetzt und in ihren alten Fahrtgebieten unterwegs. Die neuen Besitzer spendierten schon 1983/84 beiden Schiffen eine weitere Verjüngungskur in Form einer Vergrößerung ihrer Passagierkapazität: Dabei wurden die Nachtclubs "Club Viking" bzw. "Club Polaris" nach achtern auf das ehemalige Sportdeck verlegt. An ihre Stelle kamen auf dem Promenadendeck pro Schiff 15 neue Kabinen.

Auch ein Deck höher entstanden auf dem achteren Offiziersdeck der SAGAFJORD 11, auf dem Sonnendeck der VISTAFJORD 7 weitere Passagierkabinen. Dahinter lag auf beiden Schiffen der obere Teil des nun über zwei Decks reichenden Nachtclubs, dessen Rückseite in der Art eines Wintergartens komplett verglast war. Für die zusätzlichen Fahrgäste mußten auf beiden Schiffen die Restaurants nach vorn hin erweitert werden, dabei bekam der bis dahin fensterlose "Saga Dining Room" der SAGAFJORD große Fenster an Backbord- und Steuerbordseite. Auch einige Fenster der 1980 aufgesetzten "Saga Suite" und "Vista Suite" direkt oberhalb der Brücke wurden vergrößert, was die Frontpartie aber auch nicht besser aussehen ließ. Auf der VISTAFJORD tauschten das 1981 im ehemaligen "Club 52" eingebaute Casino und die Bibliothek die Plätze, und achtern neben dem Swimming-Pool entstand eine neue Lido-Bar. Mit diesen Umbauten waren die Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb der SAGAFJORD und VISTAFJORD geschaffen worden. Die SAGAFJORD konnte bei 24474 BRZ nun 589 Passagiere in 321 Kabinen befördern, die Kapazität der jetzt mit 24116 BRZ vermessenen VISTAFJORD lag bei 695 Passagieren in 389 Kabinen.

Die SAGAFJORD erntete in den 80er Jahren regelmäßig Auszeichnungen verschiedener amerikanischer Kreuzfahrt-Magazine als "bestes Kreuzfahrtschiff der Welt". Auf dieser Seite des Atlantiks buchten immer mehr deutsche Passagiere eine Reise auf der VISTAFJORD - die besondere Beliebtheit



Die VISTAFJORD mit dem roten Schornsteinanstrich der Cunard Line. Foto: Cunard

des Schiffes auf dem deutschen Markt war neben dem Ausgangshafen Hamburg vor allem ihren sechs TV-Auftritten als Wolfgang Rademanns erstes "Traumschiff" zu verdanken: Die am 22. November 1981 ausgestrahlte erste Folge führte die VISTAFJORD - übrigens genau wie die fünf folgenden Episoden - in die Karibik, bevor nach ihr sechsmal die ASTOR Schauplatz der Dreharbeiten war. 1986 übernahm die BERLIN diese Rolle und trat sie erst 1999 an die DEUTSCHLAND ab. Wer kennt heute noch Günter König als Kapitän Braske auf der VISTAFJORD? Auch Chefsteward Victor alias Sascha Hehn ist inzwischen längst ausgestiegen, aber Heide Keller als Hostess Beatrice ist dem Fernsehpublikum in bislang weit über 50 Folgen bis heute erhalten geblieben.

Seit dem Ende der 80er Jahre drängten immer neue Schiffe in den Markt für Luxus-Kreuzfahrten und machten der SAGAF-

JORD und VISTAFJORD ihre Position streitig. Im November 1994 schickte die Cunard Line daher die VISTAFJORD zu einem weiteren 15 Mio. US-\$ teuren Umbau in die Werft nach Malta, die schon 1984 bei der Erweiterung ihrer Passagierkapazität gute Arbeit geleistet hatte. Dabei erhielt das Schiff 9 neue Balkon-Suiten und 2 über zwei Decks reichende Penthouse-Suiten auf dem Brückendeck an Stelle von Offizierskammern - die Offiziere mußten in ehemalige Passagierkabinen auf dem A-Deck unten im Rumpf des Schiffes umziehen. Die obere Etage des "Club Viking" auf dem Sun Deck wurde zum italienischen Alternativ-Restaurant "Tivoli" für 40 Gäste, die dort nach vorheriger Reservierung ohne Aufpreis speisen konnten. Was mit dem Ende der Transatlantikkreisen auf der SAGAFJORD eingestellt worden war, wurde nun also an exakt gleicher Stelle auf der VISTAFJORD wieder eingeführt! Auch das "Lido Café" bekam eine dringend notwendige Erweiterung und die "Garden Lounge" und "North Cape Bar" neue Möbel. Alle Kabinen wurden mit eingebautem Fön sowie einem Safe ausgestattet und bekamen neue Bäder. Optisches Zeichen für den Umbau war neben einem neuen Dekkshaus vor dem Schornstein, in dem die beiden Penthouse-Suiten untergebracht waren, ein rot/blauer Zierstreifen entlang der Aufbauten. Die Vermessung stieg auf 24492 BRZ an. Durch die Umbaumaßnahmen reduzierte sich zwar die Passagierkapazität der VISTAFJORD auf 677 Betten, aber der Anteil an teuren Suiten war weiter erhöht worden. Eine ähnliche Investition in die SAGAFJORD war nicht vorgesehen - ein Indiz dafür, daß die Cunard Line nicht mehr längerfristig mit dem Einsatz des Schiffes plante.



Die 1973 gebaute VISTAFJORD ist wohl eines der formschönsten Passagierschiffe der aktuelle Zeit. Hier mit dem Streifen, den die Cunard-Schiffe eine zeitlang führten. Foto: Frank Heine

Ende Teil 1 - Fortsetzung in FERRIES 2/06

FERRIES Aktuell

SILJA OPERA aufgelegt - 2. Runde im Silja-Verkauf

Die umfassenden Umbauten und Renovierungsarbeiten der SILJA SERENADE (10.-27.1.) und der SILJA SYMPHONY (27.1.-13.2.) sind planmäßig verlaufen. Für je rund 8 Mio. EUR wurden besonders die Restaurants und Shops auf den Decks 6 und 7 sowie das Stardust auf Deck 13 und die Kabinen umfassend renoviert und erneuert, daneben erfolgten auch technische Wartungsarbeiten. Während der Umbauten in Naantali, die von Aker Finnyards ausgeführt wurden, vertrat die SILJA EUROPA nacheinander die beiden Schwestern. Sie wurde ihrerseits zwischen Turku und Kapellskär von der SILJA OPERA vertreten, die am 13.2. ihre aktive Zeit bei Silja Line beendete und sich am 15.2. leer von Turku nach Stockholm auf den Weg zum Auflegeplatz im Freihafen aufmachte. Dort wurde sie am 16.2. zum Verkauf aufgelegt.

Nach dem Ausscheiden von fünf Übernahmekandidaten sind seit Ende Februar noch fünf Bieter im Verfahren um den Verkauf der Silja Line. (siehe auch Bericht in FERRIES 4/2005, S. 31). Am deutlichsten hat Tallink sein Interesse an Silja Line bekundet und ist eigenen Angaben zufolge auch in der 2. Runde noch dabei. Neben Viking Line soll auch DFDS Tor Line ein Angebot eingereicht haben. Es war zum Redaktionsschluss jedoch nicht bekannt, ob diese beiden noch im Spiel sind. Eine Entscheidung über den neuen Eigner wird noch im Frühjahr erwartet. (MS)



Winter in Finnland: Die SILJA EUROPA dreht kurz vor der Ankunft in Helsinki am 21. Januar vor dem Anleger, bei -22 Grad, Nebel und Schneefall. Foto: Marko Stampehl

VIRONIA eröffnete Kotka-Sillamäe

Die im November an Euro Shipping OÜ verkaufte VIRONIA ex STAR WIND -05 ex ROSTOCK -99 (13.788 BRZ/ Bj. 1977) hat am 17. Februar 2006 ihre erste Reise zwischen Kotka in Finnland und Sillamäe in Estland absolviert. Die für Saaremaa Laevakompanii verkehrende RoPax-Fähre führt sechs Rundreisen in der Woche durch und kann 370 Passagiere befördern. Sie bietet Platz für 940 Lademeter Fracht. (MS)

Das Foto zeigt die ANDAMAN PRINCESS im letzten Herbst in Bangkok. Foto: David Hazel



Viking bestellt Neubau bei Aker Finnyards

Nur neun Tage dauerte es im November 2005 von der Unterzeichnung der Absichtserklärung (21.11.) bis zur Festbestellung (30.11.) eines neuen Fährschiffs durch Viking Line. Das rund 130 Mio. EUR teure Fährschiff soll im Januar 2008 abgeliefert und im Verkehr zwischen Helsinki und Tallinn eingesetzt werden. Bei einer Länge von 185 m und einer Breite von 27,70 m wird dies der erste Neubau für Viking Line seit der VIKING CINDERELLA ex CINDERELLA -03 (46.398 BRZ/Bj.1989). Die Dienstgeschwindigkeit des neuen Schiffes wird 25 kn betragen. Viking Line hält Optionen für zwei weitere Schiffe des gleichen Typs. (MS)



Futuristisch mutet diese "Artists impression" der neuen Viking-Fähre an. Bild: Aker Finnyards

Ehemalige SVEA JARL wird verschrottet

Die 1952 bei Finnboda in Stockholm gebaute ANDAMAN PRINCESS ex APOLLO III -88 ex SVEA JARL -76 (5.097 BRZ) ist von ihrem Eigner, der Siam Cruise Co. Ltd., Bangkok an Abbrecher in Alang, Indien verkauft worden. Sie ist mit Verzögerung dem Tsunami vom 26. Dezember 2004 zum Opfer gefallen, denn nach der Katastrophe blieben die Touristen weg. Das Schiff musste bereits im August 2005 wegen wirtschaftlicher Probleme aufgelegt werden. (MS)

Finnlines Neubauten verzögern sich

Für die Neubauten für Finnlines wurden neue Ablieferungstermine bekanntgegeben. Die FINNSTAR und FINNMAID sollen im Mai 2006 abgeliefert werden und für Finnlines Hansa Link zwischen Helsinki und Travemünde eingesetzt werden. Das dritte Schiff soll im Oktober folgen. Die beiden ursprünglich für Finnlink gedachten letzten beiden Schiffe werden wohl zu Finnlines Nordö Link gehen und zwischen Malmö und Travemünde zum Einsatz kommen. (FL)

BIRKA PRINCESS an Louis Cruises verkauft

Die äländische Birka Line hat ihr Kreuzfahrtschiff BIRKA PRINCESS überraschend verkauft. Für 35 Mio. USD wechselte sie im Februar an die auf Zypern ansässige Louis Group. Damit befreit sich Birka von Überkapazität,

zu der sie mit der Indienststellung der BIRKA PARADISE im November 2004 selbst beigetragen hatte und die zusammen mit dem verschärften Wettbewerb auf der Ostsee das Unternehmen in die roten Zahlen geführt hatte. Die Louis Group hatte 1987 schon ihr erstes Schiff, die PRINSESSAN, von Birka erworben und ist seither zu einer der bedeutendsten Kreuzfahrtreedereien des Mittelmeers herangewachsen. Als Folge des Verkaufs verlieren 250 Angestellte bei Birka ihre Arbeit. (MS)

GALAXY vor Fertigstellung

Am 1. Dezember 2005 fand bei Aker Finnyards in Rauma die Taufe der GALAXY, des dritten Neubaus für Tallink statt, der danach im Baudock aufschwamm. Taufpatin des Schiffes war Johanna-Isebel Järvell, Tochter des Tallink-Vorstands Kalev Järvell. Die 212 m lange und mit 48.300 BRZ vermessene GALAXY soll am 10. Mai ihren Liniendienst zwischen Tallinn und Helsinki aufnehmen und dort die ROMANTIKA ersetzen, die auf die Strecke von Tallinn via Mariehamn nach Stockholm wechselt, wo bereits die 2004 ebenfalls bei Aker Finnyards gebaute VICTORIA I verkehrt. Tallink hat außerdem die Option auf ein Schwesterschiff der GALAXY am 19. Dezember 2005 in einen Festauftrag umgewandelt. Der Neubau soll im Sommer 2008 geliefert werden, auf welcher Route er zum Einsatz kommen wird, ist noch nicht klar. (MS)

JUPITER Wohnschiff in Nordnorwegen

Die im September 2005 bei Fjord Line außer Dienst gestellte JUPITER ex COLOR VIKING -98 ex KING OF SCANDINAVIA -94 ex DANA GLORIA -89 ex SVEA CORONA -85 ex DANA GLORIA -84 ex WELAMO -81 (20.804 BRZ/Bj. 1975) ist am 4. November 2005 an M/S Jupiter DA, Tromsø, einer Tochtergesellschaft von TFDS und Fjord1 verkauft worden, nachdem der Deal mit amerikanischen Interessenten geplatzt war. Im Februar wurde das Schiff für acht Monate an Statoil verchartert. Am 10. Februar verließ das Schiff Fredericia wo es seit September nach einer Werftüberholung aufgelegt hatte, und machte sich auf den Weg nach Bergen, von wo aus es am 12. Februar weiter Richtung Hammerfest ging. Statoil setzt die JUPITER als Wohnschiff für Arbeiter des "Snøhvit"-Projekts ein. Dazu machte sie an einem Anleger auf der Insel Melkøya fest. Die Charter läuft zunächst bis zum 15. Oktober 2006. (MS)

COLOR MAGIC wird in Kiel getauft

Der große Erfolg der COLOR FANTASY auf dem deutschen Markt hat dazu beigetragen, dass Color Line die Taufe der COLOR MAGIC in Kiel stattfinden lassen wird. Das Schiff soll im September 2007 abgeliefert werden. Während die Stahlarbeiten in Turku erfolgen, wird die Innenausrüstung in Rauma stattfinden. Seit Indienststellung der "Fantasy" haben die Passagierzahlen zwischen Kiel und Oslo um 40 Prozent zugenommen, 2005 sind 577.380 Passagiere mit ihr gefahren.

Im Dezember 2007 folgt bereits die Indienststellung des ersten Neubaus des "Superspeed"-Duos, für das Color Line die Absichtserklärung mit Finnyards am 15. Dezember 2005 in eine Festbestellung umwandelte. Der zweite Superspeed-Neubau folgt im April 2008. (MS)

Master Ferries

Nachdem Master Ferries im August letzten Jahres die SAGAFJORD (siehe Ferries 4/06, Seite 33) gekauft hatte, beschloss die Reederei nun, das Schiff nicht einzusetzen. Stattdessen hat Master Ferries von Incat die MADS MOLS ex CAT-LINK V -99 (5.617 BRZ/Bj. 1998) kauft und will sie ab dem 26. April 2006 als MASTER CAT zwischen Kristiansand und Hanstholm einsetzen. Über die Absichten mit der GABRIEL SCOTT war bei Redaktionsschluss noch nichts bekannt. (FL)



Die GABRIEL SCOTT in den Farben von Masterferries mit dunkelblauem Rumpf aufgelegt in Kristiansand. Die Reederei will das Schiff allerdings nicht einsetzen. Foto: Reederei

Hurtigrutenfusion genehmigt

Die norwegischen Wettbewerbsbehörden haben am 21. Februar die Fusion von OVDS und TFDS, den beiden Hurtigruten-Reedereien, abgesegnet. Das neue Unternehmen wurde am 28. Februar im Handelsregister eingetragen und erhielt den Namen "Hurtigruten Group ASA". Die Vorstellung des neuen Unternehmenslogos und der neuen Schornsteinmarke war bei Redaktionsschluss für den 10. März vorgesehen. Hurtigruten gab unterdessen bekannt, dass der im September bei Fincantieri bestellte Neubau im April 2007 unter dem Namen FRAM in Dienst gehen soll. (MS)

DRYNA und HARØY an Fjord1 abgeliefert

Die Route Brattvåg-Dryna - Fjørtøft - Harøya der zu Fjord1 gehörenden Møre og Romsdals Fylkesbåtar (MRF) hat mit zwei Neubauten Ersatz für die bisher dort eingesetzte ältere Tonnage erhalten. Die Reederei hatte zum 1. Januar die Konzession für die Route gewonnen. Die DRYNA, Baunummer 116, wurde am 17. Dezember 2005 von der Taufpatin Grethe Grøvdal bei der Bauwerft Aker Aukra getauft. Die DRYNA ersetzt die SMØLA, die 37 Jahre ihren Dienst bei MRF versehen hatte. Nachdem die SMØLA am 29. Dezember um 12 Uhr in Brattvåg angekommen war, verholte sie zu Aker Aukra, um dort für die Reise zu ihren neuen Eignern in der Karibik klargemacht zu werden. Käufer ist die Firma Bos Marine Services auf St. Vincent und den Grenadinen. Die DRYNA nahm ihren Dienst am gleichen Tag um 12:20 ab Brattvåg auf. Am 25. Februar erfolgte ebenfalls bei Aker Aukra die Taufe des Schwesterschiffs HARØY, die am 1. März den Dienst aufnahm und die bisher als zweites Schiff dort verkehrende MØRINGEN ersetzte. Die beiden neuen Fährschiffe, deren Rümpfe bei der Aker Werft in Vyborg in Russland gebaut und bei Aker in Aukra nahe Molde ausgerüstet wurden, können je 35 Pkw befördern. Ihr Baupreis betrug je 65 Mio. NOK.(MS)



Computeranimation der Neubauten für Fjord1

Namen für Gasfähren stehen fest

Die Namen der fünf neuen mit Gas zu betreibenden Fähren, die zur Zeit für Fjord1 Nordvestlandske in Rumänien und Norwegen für die Strecken Sandvikvåg-Halhjem und Mortavika-Arsvågen entstehen, wurden Ende Dezember veröffentlicht. Sie lauten BERGENSEFJORD, FANAFJORD und RAUNEFJORD für die Strecke von Sandvikvåg und STAVANGERFJORD und MASTRAFJORD für die südliche Route von Arsvågen nach Mortavika bei Stavanger. Der Bau schreitet planmäßig voran, der erste Rumpf wird um die Osterzeit von Rumänien nach Norwegen geschleppt werden. Die Ausrüstung erfolgt auf der Werft von Aker Yards in Søviknes und die Ablieferung des ersten Schiffes soll im August 2006 erfolgen. Nr. 2 und 3 folgen im Oktober und Nr. 4 und 5 im Dezember 2006. Während das Design der fünf Fähren äußerlich identisch ist, werden die Fähren im Bjornefjord eine Geschwindigkeit von 21 kn und im Boknafjord von 17 kn erreichen, bei einer Pkw-Kapazität von je 212 Fahrzeugen. In der Hauptverkehrszeit wird alle halbe Stunde eine Abfahrt stattfinden. Fjord1 Nordvestlandske übernimmt die Konzession der beiden Routen von Stavangerske und HSD zum 1. Januar 2007. Sie läuft bis 31.12.2016. (MS)

Køge - Saßnitz wieder eingestellt

Am 20. Januar 2006 stellte Bornholmstrafikken den hauptsächlich auf Fracht ausgelegten Fährdienst zwischen Køge und Saßnitz wieder ein. Der erst am 27. September 2005 eröffnete Dienst hatte nicht genug Fracht anziehen können und die hohen Bunkerpreise taten ihr übriges. Die Schiffe bleiben nun tagsüber in Køge, bevor sie zur Nachtüberfahrt nach Rønne aufbrechen. (FL)

Spodsbjerg - Taars

Scandlines hat erneut den Zuschlag für den Betrieb der Fährstrecke Spodsbjerg - Taars erhalten. Die Strecke wird von den Betreibern der "Storebælts-

broen" subventioniert. U.a. hatte sich für die Strecke auch die FRS beworben, die hier die VIKINGLAND und WESTERLAND einsetzen wollte. Nun bleibt alles wie gehabt, Scandlines Sydfyenske setzt weiterhin die FRIGG SYDFYEN (1.676 BRZ/Bj. 1984) und ODIN SYDFYEN (1.698 BRZ/Bj. 1982) ein, die im Sommer durch die SPODSBJERG ex ÆRØ-PILEN -75 (958 BRZ/Bj. 1972) verstärkt werden. (FL)



Die ODIN SYDFYEN verkehrt weiterhin zwischen Spodsbjerg und Taars. Foto: Jürgen Struck

DFDS LISCO

Wieder einmal die Schiffe umgeroutet hat die litauische Tochtergesellschaft von DFDS Tor Line. Bereits am 26. Oktober 2005 wechselten die PETERSBURG und die FELLOW die Strecken. Die PETERSBURG verkehrt seitdem zwischen Ventspils und Nynäsham, die FELLOW zwischen Klaipeda und Karlshamn in Südschweden. Nachdem Ende des Jahres die Charter der SVEALAND ex ALYSSA -01 (25.206 BRZ/Bj. 1999) auslief, wurde sie durch das eigene Schiff LISCO PATRIA ersetzt. Diese war zuvor im Klaipeda - Karlshamn-Dienst eingesetzt worden. Dort wurde dieses Schiff durch die von Rederi AB Gotland eingecharterte GUTE ex SEAWIND II -98 ex SALLY SUN -95 ex GUTE -92 (7.616 BRZ/Bj. 1979) ersetzt. Die SVEALAND verkehrt von Januar bis April 2006 in Charter von TT-Line zwischen Travemünde und Trelleborg. Sie ersetzt hier nach und nach die vier Schiffe ROBIN HOOD, NILS DACKE, PETER PAN und NILS HOLGERSSON, die in Helsinki Umbauten an ihren Maschinen erhalten. Die bisher nur mit hochwertigem Treibstoff fahrenden Schiffe werden auf Schweröl umgestellt, erfüllen aber auch dann noch die hohen schwedischen Umweltauflagen. Anfang März wurde die SVEALAND von Scandlines AB (Stena Line) an DFDS Lisco verkauft und wird nach Charterung als LISCO OPTIMA wieder zwischen Klaipeda und Kiel eingesetzt. (FL)



Die neue DOKTER WAGEMAKER im Oktober 2005 in Den Helder. Foto: Marko Stampehl

Neues bei TESO

Seit letztem Herbst ist der Neubau DOKTER WAGEMAKER im regelmäßigen Fahrplanverkehr zwischen Den Helder und Texel in Fahrt. Die nach dem Gründer der Texel Eigen Stoomboot Onderneming benannte Fähre stellt, nicht nur optisch, einen Quantensprung zur bisher eingesetzten Tonnage dar. Nicht nur die nackten Zahlen sprechen eine deutliche Sprache, auch die lichtdurchfluteten Salons und großzügigen Aussendecksflächen lassen die SCHULPENGAT und MOLENGAT im wahrsten Sinne "alt" aussehen.

	Baujahr	BRZ	Länge	Breite	Fahrgäste	PKW
Molengat	1980	3.170	88,80	18,00	1200	126
Schulpengat	1990	8.311	110,40	18,20	1750	156
Dokter Wagemaker	2005	10.500	130,40	22,70	1750	300

Normalerweise wird die Route von einem Schiff bedient. Bei einer Überfahrtdauer von 20 Minuten ist so von jedem Hafen jede Stunde eine Abfahrt möglich. Zu besonderen Terminen (Ferien, Feiertage, Wochenende) wird das erhöhte Aufkommen mit dem zweiten Schiff aufgefangen und auf einen halbstündlichen Fahrplan gewechselt. Die SCHULPENGAT soll umgebaut und der DOKTER WAGEMAKER angeglichen werden. Bis dahin verbleibt die MOLENGAT als Reserveschiff in der Flotte. Die Geschichte der TESO ist in Ferries II/1998 nachzulesen. (HS)

ENVOY

Für Nedlines verkehrt seit dem 23. September 2005 die ENVOY ex EUROPEAN ENVOY -04 ex IBEX -98 ex NOROSKY -95 ex NORSEA -86 ex IBEX -



Die ENVOY im Januar 2006 in Harwich. Das Schiff verkehrt seit September letzten Jahres zwischen Ijmuiden und Harwich.

80 (14.077 BRZ/Bj. 1979) zwischen Ijmuiden und Harwich. Das Schiff absolvierte eine tägliche Rundreise. (FL)

Cobelfret übernimmt Dart Line

Die zwischen Dartford in der Themse und Zeebrügge bzw. Vlissingen verkehrende Reederei Dart Line wurde im Januar von der belgischen Cobelfret übernommen. Cobelfret verkehrt auf ähnlichen Routen und läuft in der Themse Purfleet an. Cobelfret hat bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft neben den im November 2006 und März 2007 zu liefernden 3.900 Spurmeter-Schiffen PAULINE und YASMINE noch vier weitere Schiffe bestellt. Die 2008/9 zu liefernden Einheiten sollen 180 m lang werden und über Kapazität für 2.600 Spurmeter verfügen. Außerdem bestehen noch Optionen auf sechs weitere Schwesterschiffe. (FL)

WISTERIA wieder ins Mittelmeer

Nachdem die WISTERIA ex DUC DE NORMANDIE -05 ex PRINSESS BEATRIX -85 (13.505 BRZ/Bj. 1978) im Oktober aus ihrer Trasmediterranea-Charter zurückkehrte, wurde sie ab dem 7. November 2005 im TransEuropa Ferries-Dienst zwischen Oostende - Ramsgate eingesetzt. Im Februar 2006 wurde der Anstrich allerdings wieder übergemalt und das Schiff brach zu einer erneuten Charter ins Mittelmeer auf. Die WISTERIA wird erneut von Ferrimaroc zwischen Almeria und Nador eingesetzt. (FL)



Nur kurz wurde die WISTERIA zwischen Oostende und Ramsgate eingesetzt, bevor sie wieder ins Mittelmeer ging. Foto: Mike Louagie

Weiterer Neubau von Finnyards für Brittany Ferries

Brittany Ferries hat den Bauplatz der Option auf ein Schwesterschiff für die bereits bei Aker Finnyards im Bau befindliche RoPax-Fähre COTENTIN genutzt und bei der finnischen Werft ein Fahrschiff mit einer Kapazität von 1500 Passagieren und 1100 Lademetern bestellt. Die am 27. Dezember 2005 unterzeichnete Absichtserklärung wurde am 19. Januar 2006 als Festauftrag bestätigt. Der Entwurf ähnelt dem im Herbst 2007 abzuliefernden RoPax-Neubau, weist im Unterschied dazu aber vor allem größere Passagierunterkünfte auf. Das 110 Mio. EUR teure Schiff soll im Oktober 2008 abgeliefert

werden und dann die als PONT L'ABBE in Charter zu Brittany wechselnde DUKE OF SCANDINAVIA ablösen. (MS)

Emeraude Ferries

Die zwischen St. Malo und der Kanalinsel Jersey eingesetzte SOLIDOR 5 (2.369 BRZ/Bj. 2000) wurde an die italienische Reederei SNAV verchartert und in DON FRANCESCO umbenannt. Eingesetzt werden soll die Schnellfähre zwischen Neapel und den Eolischen Inseln. Ob Emeraude den Fährdienst nach Jersey wieder aufnimmt ist zurzeit nicht bekannt. (FL)

Balearen Verkehr

Erheblichen Zuwachs haben die Fährdienste zu der Balearen-Insel Mallorca bekommen. Balearia eröffnete am 11. Januar 2006 mit der PAU CASALS ex EUROPAX APPIA -06 ex DAWN MERCHANT -05 (22.152 BRZ/Bj. 1998) einen für diese Reederei neuen Fährdienst. Das Schiff absolvierte am 14. Oktober 2005 seine letzte Reise im Dünkirchen - Dover-Dienst, wo es durch den Neubau MAERSK DUNKERQUE ersetzt wurde. Danach folgte ein kurzer Einsatz für Norse Merchant Ferries zwischen Liverpool und Dublin. Im November wurde die DAWN MERCHANT in EUROPAX APPIA umbenannt und sollte eigentlich eine Charter in Italien antreten. Dieses wurde allerdings nichts und so konnte Balearia das Schiff in Charter nehmen. Der zweite Neuzugang auf der Palma - Barcelona-Strecke ist die BLANCA DEL MAR ex BRAVE MERCHANT -06 (22.046 BRZ/Bj. 1999), die seit Mitte Februar 2006 für Iscomar auf dieser Strecke verkehrt. Die BRAVE MERCHANT war zuvor im Liverpool - Dublin-Dienst von Norse Merchant Ferries eingesetzt worden. Bei Iscomar ersetzt sie die MERCEDES DEL MAR ex BLUE BRIDGE -04 ex IONIAN BRIDGE -99 ex BASS TRADER -97 (16.547 BRZ/Bj. 1976) die nun zwischen Valencia und Palma de Mallorca eingesetzt wird. Neben diesen beiden Schwestern setzt außerdem die im letzten Jahr privatisierte Reederei Acciona Trasmediterranea die nahezu baugleiche MURILLO (25.028 BRZ/Bj. 2002) zu den Balearen ein. (FL)

MARIA DOLORES

Die zwischen Valletta auf Malta, den sizilianischen Häfen Pozzallo und Catania, sowie Reggio di Calabria verkehrende Reederei Virtu Ferries setzt ab diesem Frühjahr den am 6. Februar 2006 von Austal Ships gelieferten Katamaran MARIA DOLORES ein. Dieses Schiff ist mit 3.082 BRZ vermessen, 68,4 m lang und kann 600 Passagiere und 65 PKW befördern. (FL)



Der Katamaran MARIA DOLORES verkehrt zukünftig zwischen Malta und Italien. Foto: Austal

Enermar

Die italienische Reederei Enermar hat sich mit der neapolitanischen Di Maio-Gruppe zusammengetan. Im Fährdienst zwischen Genau und Palau auf Sardinien soll ab 1. Juni 2006 der Neukauf BAIJA SARDINIA ex SARDINIA NOVA -06 ex ESPRESSO OLBIA -82 ex TOR ANGLIA -76 (11.024 BRZ/Bj. 1966) zum Einsatz kommen. Die bisher hier eingesetzte PALAU ex COMMODORE -03 ex STENA PRINCE -99 ex LION PRINCE -98 ex EUROPAFÄRJAN 1 -87 ex STENA NORDICA -85 ex PRINSESSAN CHRISTINA -83 ex SAFE CHRISTINA -82 ex PRINSESSAN CHRISTINA -81 (8.893 BRZ/Bj. 1969) verkehrt nun für Di Maio zwischen Bari und Durres. Im Sommer soll dieses Schiff zwischen Neapel und Olbia zum Einsatz kommen. Die geplante Umbenennung in ESPRESSO BARI fand bisher nicht statt. Bei Corsica Sardinia Ferries wird die SARDINIA NOVA durch die SARDINIA VERA ex CORSI-CA VERA -87 ex MARINE ATLANTICA -75 (12.107 BRZ/Bj. 1975), ersetzt, die im März 2006 ihre Charter bei Transmanche Ferries beendete. Das Schiff soll im Sommer zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci eingesetzt werden. (FL)

NEL übernimmt

Ähnlich dem Verkauf zahlreicher kleinerer Reederei an Minoan Flying Dolphins im Jahr 1999 hat NEL Lines unlängst zahlreiche andere Reedereien

übernommen. Nachdem schon im letzten Jahr Apostolos Ventouris größere Anteile an NEL übernommen hatte, begann die Familie Ventouris nun ihre Schifffahrtsaktivitäten unter diesem Banner zusammenzufassen. So gingen Ventouris Ferries mit den Frachtfähren POLARIS und SIREN (Igoumenitsa - Bari), C-Link Ferries mit PANAGIA PAROU, PANAGIA THALASSINI, PANAGIA HOZOVIOTISSA, PANAGIA TINOU und PANAGIA PSARIANI und Kostas Agapitos mit den Frachtfähren AEGEAN SUN, AEGEAN STAR und AEGEAN PEARL an NEL Lines. Wie die Schiffe zukünftig vermarktet werden sollen, d.h. ob die Fährdienste zukünftig von NEL betrieben werden, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. (FL)

NEW CARIBBEAN PRINCESS

Mit der EXPRESS ADONIS ex NAIAS EXPRESS -00 ex DIMITRA -95 ex EARL HAROLD -89 ex AILSA PRINCESS -85 hat die griechische Reederei Hellenic Seaways ein weiteres Schiff verkauft. Das schon im letzten Jahr nicht eingesetzte Schiff wurde im Januar 2006 in NEW CARIBBEAN PRINCESS umbenannt und soll nach Indien verkauft sein. (FL)



Aus der EXPRESS ADONIS wird die NEW CARIBBEAN PRINCESS. Foto: Nikos Thyrylos

DFV Intern

Mitgliederfahrt

Auch in diesem Jahr soll wieder eine DFV-Vereinsfahrt und FERRIES-Leserfahrt stattfinden. Die Planung hat hierzu bereits begonnen. Geplant ist, diese Veranstaltung, die sich mittlerweile zur Tradition entwickelt und viele Fans gefunden hat, Ende des Jahres zu veranstalten. Da mehrere Reisen mit ganz verschiedenen Zielen und Preisen durchgeführt werden können, bitten wir unsere Homepage www.DFV-Online.info bzw. www.Ferries-Online.de zu berücksichtigen. Dort werden wir die einzelnen Möglichkeiten in Bezug auf Zeitraum, Zielort und Kosten vorstellen.

In den kommenden Wochen gibt es die Möglichkeit zur Abstimmung. Hierzu sind alle Interessierten herzlich eingeladen.

In der FERRIES-Ausgabe 2/2006 wird wieder das Buchungsformular beiliegen und wie gewohnt, wird die Homepage über ein Online-Formular verfügen.

Wir hoffen auch dieses Jahr auf eine rege Teilnahme und freuen uns auf ein schönes gemeinsames Wochenende.

DFV-Treffen in Hamburg

Zum nunmehr sechsten Mal wollen wir an dieser Stelle die DFV-Vereinsmitglieder sowie die FERRIES-Leser wieder zu einem regionalen Treffen nach Hamburg einladen. Wir wollen aktuelle Themen besprechen und in lockerer Runde, bei leckerem Essen und vielleicht dem einen oder anderen Getränk, miteinander ins Gespräch kommen. Von mehreren Seiten sind wir angesprochen worden, ob wir dieses Treffen nicht auch einmal an einem Wochenende stattfinden lassen könnten, um auch denjenigen eine Möglichkeit zur Teilnahme zu bieten, die eine etwas weitere Anreise zu bewältigen haben.

Diese Idee haben wir gern aufgegriffen. Starten wollen wir daher dieses Mal am Samstag, den 20. Mai 2006, um 18 Uhr im Restaurant "Pamukkale". Das Restaurant befindet sich in der Susannenstraße 34 - 35 (20357 Hamburg), nur etwa 200 Meter von der S- und U-Bahn-Station "Sternschanze" entfernt. Alle Teilnehmer werden gebeten, sich kurz per E-Mail via dfvtreffhh@crui-seferry.de anzumelden, damit ausreichend Plätze reserviert werden können. Diese E-Mail-Anmeldung hat uns bei den bisherigen Treffen die Planung sehr erleichtert. Gern stehen wir unter dieser Adresse auch für Fragen zur Verfügung! Frank Schönstedt und Stefan Kaminski.



Die LILI MARLEEN ex OCEAN COUNTESS -05 ex OLYMPIA COUNTESS -04 ex OLYMPIC COUNTESS -02 ex AWANI DREAM 2 -98 ex CUNARD COUNTESS -96 (16.795 BRZ/Bj. 1976) verkehrt seit dem 27. Dezember 2005 für Holiday Kreuzfahrten. Foto: Egidio Ferrighi

FERRIES Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig

Restaurierung der ROTTERDAM macht weitere Fortschritte

Angesichts der bedrückenden Tatsache, dass in den vergangenen Jahren dutzende klassischer Liner den letzten Weg zum Abbruch antraten, ist es um so erfreulicher, dass einem der besterhaltenen Schiffe der letzten Epoche der Transatlantikära ein solches Schicksal wohl erspart bleibt:

Die aufwändige Restaurierung der ROTTERDAM ex REMBRANDT -04 ex ROTTERDAM -97 (39.674 BRZ/Bj. 1959) hat in den letzten Monaten große Fortschritte gemacht. Am 24. November 2005 wurde das langjährige Flaggschiff der Holland America Line im Schlepp von Gibraltar nach Cadix verbracht, wo es in ein Trockendock der Navantia-Werft verholte. Nach einer gründlichen Reinigung aller Außenflächen erhielt die ROTTERDAM einen komplett neuen Anstrich und erstrahlt nun wieder mit taubengrauem Rumpf und gelbem Band wie bei ihrer Indienstellung vor 47 Jahren. Der im Laufe der langen Karriere des Schiffs zweifach verkürzte Mast wurde wieder auf seine ursprüngliche Größe gebracht, und am Heck prangt nun auch wieder der Heimathafen Rotterdam. Im Februar wurde die ROTTERDAM dann nach Danzig geschleppt, wo in mehrmonatiger Arbeit zunächst eine komplette Asbestsanierung durchgeführt werden soll, bevor die Arbeiten an der Inneneinrichtung abgeschlossen werden. Falls alles wie geplant verläuft, wird die ROTTERDAM im kommenden Jahr an ihren zukünftigen Liegeplatz in der Stadt verbracht, deren Namen sie viele Jahre stolz über die Weltmeere trug.

"Das Schiff ist weg" - wie geht es weiter bei Delphin Seereisen?

Mehr oder weniger überraschend - entsprechende Gerüchte hatte es bereits seit längerem gegeben - musste der Offenbacher Kreuzfahrtveranstalter Delphin Seereisen im Dezember 2005 einräumen, dass er ab Mai 2006 ohne Schiff dasteht, da die DELPHIN RENAISSANCE ex R SEVEN -03 (30.277 BRZ/Bj. 2000) von ihren Eignern nach Spanien verkauft worden war (siehe unten). Reeder Heinz-Herbert Hey, der langjährige Eigner von Delphin Seereisen, musste die Führung des Unternehmens zuletzt auf Druck der Eigner der DELPHIN RENAISSANCE abgeben, erhofft sich jedoch eine Fortsetzung des Betriebs, oder - je nach Lesart - eine Art Neuanfang mit bewährtem Team und "neuem" Schiff. Zunächst sind jedoch alle Kreuzfahrten nach dem 22. Mai 2006 abgesagt. Ob es überhaupt ein Ersatzschiff geben wird oder ob bei Delphin am Ende die Lichter ausgehen, war bis Redaktionsschluss nicht bekannt. Der Markt gibt im Premium-Segment so gut wie keine Second-Hand-Schiffe her. Die CRUISE ONE ex ORIENT VENUS -05 (21.884 BRZ/Bj. 1990), die mehrfach als mögliches Nachfolgeschiff genannt wurde, soll im Herbst unter neuem Namen für den Bremer Veranstalter Hansa Kreuzfahrten in Fahrt kommen, an dem Hey beteiligt ist.

Pullmantur kauft DELPHIN RENAISSANCE und PACIFIC SKY

Der größte spanische Kreuzfahrtanbieter, Pullmantur Cruises, hat seine Flotte um zwei weitere Schiffe auf insgesamt nun sechs Einheiten ausgebaut. Im Dezember gab das Unternehmen zeitgleich den Kauf der DELPHIN RENAISSANCE ex R SEVEN -03 (30.277 BRZ/Bj. 2000) von der Firma Cruiseinvest sowie der PACIFIC SKY ex SKY PRINCESS -00 ex FAIRSKY -88 (46.087 BRZ/Bj. 1984) von P&O Cruises Australia (Carnival Corporation & plc) bekannt. Beide Schiffe sollen im Juni für Pullmantur in Fahrt kommen - die DELPHIN RENAISSANCE als BLUE MOON in der Ostsee, die PACIFIC SKY als SKY WONDER in der Adria. Als Ersatz für die PACIFIC SKY, deren Südostasiensaison in Folge des Verkaufs frühzeitig endet, plant Carnival für die Oktober 2007 den Transfer der REGAL PRINCESS (70.285 BRZ/Bj. 1991), zukünftig PACIFIC DAWN, von Princess Cruises zu P&O Cruises Australia. Mit der leicht verspäteten Ankunft der PACIFIC STAR ex COSTA TROPICALE -05 ex TROPICALE -00 (35.144 BRZ/Bj. 1981) in "Down Under" Ende Dezember 2005 verfügt P&O jedoch auch weiterhin über zwei Schiffe.



Die PACIFIC SUN ex JUBILEE -04 (47.262 BRZ/Bj. 1986) verkehrt bereits seit November 2004 für P&O Cruises Australia.

Foto: Dale E. Crisp

Rettung oder nur Gnadenfrist für die S/S NORWAY?

Im Dezember wurde bekannt, dass Star Cruises verschiedenen Abbruchunternehmern die Gelegenheit gegeben hatte, die vor Port Klang, Malaysia, auf Reede liegende NORWAY ex FRANCE -79 (76.049 BRT/Bj. 1962) zu inspizieren. Kurz darauf vermeldete ein indischer "Scrap Merchant", er habe ein Gebot für das Schiff abgegeben, der Zuschlag sei jedoch an einen Konkurrenten aus Bangladesch gegangen. Es schien als habe der legendäre

Ozeanliner, der als Prototyp und Wegbereiter aller heutigen "Kreuzfahrt-Superliner" gilt, das Ende seines Weges erreicht. Der Namenszug am Rumpf wurde übergepinselt, der neue Name BLUE LADY - zugleich der langjährige Kosename unter Freunden des Schiffs - lieblos mit einer Schablone auf den Bug aufgebracht.

Doch dann kam alles anders: Star Cruises bekam offenbar, wohl auch aufgrund einer von Greenpeace entfachten Kontroverse um den Abbruch nach Alang verkauften französischen Flugzeugträger CLEMENCEAU, kalte Füße. Denn wie sich herausstellte, hatten die zuständigen deutschen Behörden der NORWAY im Mai 2005 nur deshalb die Genehmigung zum Verlassen Bremerhavens erteilt, weil Star Cruises versichert hatte, das Schiff nicht abbrechen zu lassen, sondern es auch zukünftig einsetzen zu wollen. Das Nichteinhalten dieser Zusage wäre wohl einen Bruch der Bestimmungen der Basler Giftmüllkonvention gleichgekommen, unter die eine zum Abbruch bestimmte NORWAY fällt, da das Schiff nach verschiedenen Schätzungen weit über 1.000 Tonnen asbesthaltiges Material enthält. Star Cruises müsste das Schiff also zunächst sanieren, bevor es zum Abbruch verkauft werden könnte. Der finanzielle Aufwand hierfür übersteigt den Schrottwert der NORWAY aber wohl bei weitem.

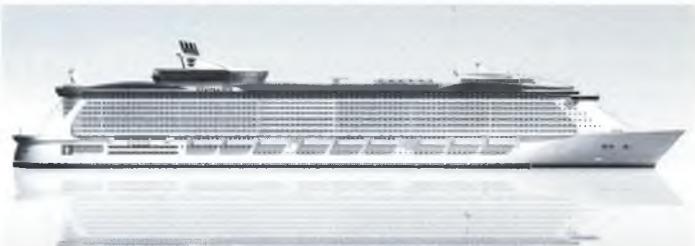
So wurde aus Kreisen der malaysischen Eigner bekannt, ein Verschrotten der NORWAY sei "dauerhaft vom Tisch". Nun sucht Star Cruises weiterhin fieberhaft nach einem Käufer für das Schiff, der sich verpflichtet, die alte Dame - in welcher Form auch immer - weiter zu betreiben. Den ursprünglich verlangten Kaufpreis von 30-35 Millionen US-Dollar hat man inzwischen auf 10-14 Millionen US-Dollar gesenkt.

Weitere Neubauten bestellt und benannt

Am 6. Februar gab Royal Caribbean International bekannt, bei der Werft Aker Finnyards ein gigantisches Kreuzfahrtschiff in Auftrag gegeben zu haben. Das 220.000 BRZ große und für 5.400 Passagiere ausgelegte "Projekt Genesis" wird 360 Meter lang sein und rund 900 Millionen Euro kosten. Damit übertrifft Royal Caribbean das "Projekt Pinnacle" des Konkurrenten Carnival bereits an Größe, noch bevor dieses überhaupt bestellt wurde. Abgeliefert werden soll das "Projekt Genesis" im Herbst 2009. Es besteht die Option auf ein zweites Schiff dieses Typs.

Der Branchenprimus Carnival Corporation & plc und der italienische Werftenkonzern Fincantieri unterzeichneten Mitte Dezember einen Vertrag über den Bau von vier weiteren neuen Kreuzfahrtschiffen im Gesamtwert von über zwei Milliarden US-Dollar. Ein 86.000 BRZ großes Schiff der neuen "Signature"-Klasse soll im Sommer 2008 an die Holland America Line abgeliefert werden. Es besteht eine Option für ein baugleiches Schwesterschiff zur Ablieferung im Frühling 2010. Bei diesem Schiffstyp handelt es sich um eine modifizierte "Vista"-Klasse. Als letzte Einheit dieser Viererserie wurde Ende Januar die NOORDAM (82.318 BRZ/Bj. 2006) von Fincantieri an HAL übergeben. Ein 116.000 BRZ großes Schwesterschiff der im Bau befindlichen EMERALD PRINCESS soll im Herbst 2008 für Princess Cruises in Fahrt kommen, ein 112.000 BRZ großer Nachbau der in Kürze fertig gestellten COSTA CONCORDIA im Sommer 2009 für Costa Crociere. Der 130.000 BRZ große Prototyp einer völlig neuen Schiffsklasse soll schließlich im Herbst 2009 für Carnival Cruise Lines fertig gestellt werden. Auch hier besteht eine Option auf den Bau eines zweiten Schiffs, abzuliefern im Sommer 2010. Unterdessen gab Carnival bekannt, ein zur Fertigstellung im Frühling 2008 bei Fincantieri bestellter, 112.000 BRZ großer Neubau werde den Namen CARNIVAL SPLENDOR tragen.

Auch die NCL Corporation gab die Namen zweier im Bau befindlicher Schiffe bekannt. Im Februar bzw. Oktober 2007 wird die Meyer Werft die 93.000 BRZ große NORWEGIAN PEARL bzw. NORWEGIAN GEM abliefern. Ein kleines Malheur, bei dem ein per Schleppverband aus Polen auf dem Weg nach Papenburg befindliches Rumpfteil der NORWEGIAN PEARL im Januar infolge einer Kollision in der Elbmündung von einer Barge kippte und versank, wird laut Auskunft der Meyer Werft keinen Einfluß auf den angestrebten Zeitplan haben.



Das als "Project Genesis" projektierte 220.000 BRZ große Schiff für Royal Caribbean International soll im Herbst 2009 geliefert werden. Zeichnung: Aker Finnyards

Cruise West kauft zwei Schiffe der Clipper Cruise Line

Der amerikanische Reiseveranstalter INTRAV wurde im Januar mitsamt seiner Tochter Clipper Cruise Line von seinen bisherigen Besitzern, der Kuoni Travel Holding, an die britische First Choice Holidays verkauft.

Im Zuge dieses Wechsels verkaufte Clipper die beiden unter US-Flagge fahrenden Kreuzfahrtschiffe NANTUCKET CLIPPER (1.471 BRZ/Bj. 1984) und YORKTOWN CLIPPER (2.354 BRZ/Bj. 1988) an den Konkurrenten Cruise West, der damit seine Stellung als größter Anbieter von Soft-Expeditionskreuzfahrten auf kleinen Schiffen für maximal 138 Passagiere ausbaut. Cruise West verpflichtete sich, alle noch von Clipper geplanten Reisen der beiden Neuerwerbungen durchzuführen. Die Clipper Cruise Line konzentriert sich zukünftig ausschließlich auf die beiden größeren, komfortableren und unter der Flagge der Bahamas fahrenden Expeditionsschiffe CLIPPER ADVENTURER ex ALLA TARASOVA -97 (4.376 BRZ/Bj. 1975) und CLIPPER ODYSSEY ex OCEANIC ODYSSEY -98 ex OCEANIC GRACE -97 (5.218 BRZ/Bj. 1989).



Die CLIPPER ODYSSEY verkehrt weiterhin für die Clipper Cruise Line. Foto: J.G. van Delden

OCEAN JEWEL OF ST. PETERSBURG zwangsversteigert

Nur eine kurze Karriere als in der Bucht von Tampa stationiertes Kasinoschiff war der OCEAN JEWEL OF ST. PETERSBURG ex OCEAN EMPRESS -03 ex PYOTR PERVYY -01 ex MIKHAIL BULGAKOV -89 ex MIKHAIL SULOVOV -89, vom Stapel als VASILIIY SOLOVYEV SEDOY (12.857 BRZ/Bj. 1982) beschieden.

Nachdem der Eigner Titan Cruise Line bereits 2004 Konkurs angemeldet hatte, ersteigerte die Firma Yamashiro Financial Services aus dem kalifornischen Pasadena das Schiff im Januar für 7,25 Millionen US-Dollar. Yamashiro plant eine Kooperation mit Nigel F. White, einem Kasino- und Hotelmanager mit langjähriger Erfahrung, einzugehen und ca. vier Millionen US-Dollar in Klassifizierungs- und Wartungsarbeiten zu investieren. Ab Mitte des Jahres soll die OCEAN JEWEL OF ST. PETERSBURG dann - möglicherweise wieder von der Tampa Bay aus - als Kasinoschiff in Fahrt kommen. Als neuer Name ist gegenwärtig CASINO ROYALE vorgesehen.

ASTOR von Sovcomflot an Münchner Premicon AG verkauft

Völlig überraschend gab die in München ansässige Premicon AG im Januar bekannt, die ASTOR ex FEDOR DOSTOEVSKIY -95 ex ASTOR -88 (20.606 BRZ/Bj. 1987) mitsamt ihrer Eignergesellschaft Astor Shipping Co. Ltd. (Nassau) von der russischen Sovcomflot erworben zu haben. Damit steigt das Unternehmen, das sich in den letzten Jahren als Finanzier und Eigner zahlreicher Flusskreuzfahrtschiffe einen Namen gemacht hat, auch in das Segment Hochseekreuzfahrt ein. Zeitgleich mit dem Kauf des Schiffs kündigte der langjährige Charterer Transocean Tours an, den Kontrakt für die ASTOR vorzeitig bis 2013 zu verlängern. Ursprünglich hatte sich der Bremer Seereisenspezialist sein Flaggsschiff bis 2010 gesichert.

Sollte der Kauf der ASTOR die Erwartungen der Premicon-Verantwortlichen erfüllen, dürfte er nur der erste Schritt für ein weitaus umfangreicheres Engagement der Münchner im Bereich der Hochseekreuzfahrt sein. Auch die ASTORIA ex ARKONA -01 ex ASTOR -85 (18.591 BRZ/Bj. 1981) dürfte dann mittelfristig von der Sovcomflot übernommen werden.

Lediglich an deren Flaggsschiff, der MAXIM GORKIY ex MAKSIM GORKIY -91 ex HANSEATIC -74 ex HAMBURG -73 (24.220 BRZ/Bj. 1969), hat Premicon offenbar kein Interesse, da das 37 Jahre alte Turbinenschiff wohl nur mit größeren Investitionen die Hürde SOLAS 2010 nehmen könnte. Seit ihrem Werftaufenthalt bei Blohm + Voss Ende 2005 trägt die MAXIM GORKIY übrigens die Farben des Charterers Phoenix Reisen, nicht mehr die der Sovcomflot.

Längerfristig könnte sich Premicon für den Markt der klassischen deutschen Kreuzfahrt als eine Art Retter in der Not erweisen, denn der Gebrauchtmärkte gibt immer weniger Einheiten her, die den Bedürfnissen und Erwartungen deutscher Charterveranstalter entsprechen. Auf der anderen Seite ist es vielen Veranstaltern kaum möglich, mit eigenen Mitteln Neubauten in Auftrag zu geben. Da käme ein potenter Finanzier / Eigner gerade recht.



Die ASTOR vor Bremerhaven. Foto: Uwe Jakob

Weitere Expansionsbestrebungen bei Oceania Cruises

Die erst Anfang 2003 gegründete US-Premiumreederei Oceania Cruises möchte weiter expandieren: Erst im November 2005 hatte das Unternehmen mit der NAUTICA ex R FIVE -04 (30.277 BRZ/Bj. 2000) sein drittes Schiff in Betrieb genommen, nachdem es 2004 in Subcharter des französischen Veranstalters TMR und 2005 in Subcharter von Pullmantour Cruises gefahren war - letzteres unter dem Marketingnamen "Blue Dream". 18 Monate nach der NAUTICA soll im Juli 2007 in Hongkong das vierte Oceania-Schiff auf den Namen MARINA getauft werden. Diese Details gab Reederei-Chef Frank Del Rio anlässlich der Taufe der NAUTICA in Istanbul bekannt. Bislang unbekannt ist jedoch, welches Schiff sich hinter der MARINA verbirgt.

Allgemein wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei entweder um die PACIFIC PRINCESS ex R THREE -02 (30.277 BRZ/Bj. 1999) oder die TAHITIAN PRINCESS ex R FOUR -02 (30.277 BRZ/Bj. 1999) handelt. Beide Einheiten sind Schwestern der Oceania-Schiffe und fahren derzeit für die Carnival-Tochter Princess Cruises, passen jedoch dort mehr schlecht als recht ins Konzept. Nach eigenem Bekunden hat man bei Oceania Cruises allerdings nur Interesse an einem weiteren "R"-Schiff, da man Anfang 2009 den ersten Neubau des Unternehmens in Fahrt bringen möchte. Mit der Auftragserteilung hierfür ist wohl noch innerhalb dieses Jahres zu rechnen.

Der lange Weg nach Kalifornien - Passagieraufstand auf der QUEEN MARY 2

Zu einem denkwürdigen Treffen kam es am 23. Februar im kalifornischen Long Beach: Die QUEEN MARY 2 (148.528 BRZ/Bj. 2003) traf bei ihrem ersten Besuch der US-Westküste auf ihre Vorgängerin, die dort seit 1967 als Hotel und Touristenattraktion dienende QUEEN MARY (81.237 BRT/Bj. 1934). Die Fahrt von New York um Kap Hoorn in den Pazifik stand dabei zunächst unter keinem guten Stern: Beim Verlassen von Port Everglades zog sich das Cunard-Flaggschiff am 17. Januar einen Schaden an einem seiner vier Mermaid-Pods zu. Vermutlich war das Schiff mit der Begrenzung des Fahrwassers in Berührung gekommen. Die QUEEN MARY 2 kehrte daraufhin zurück in den Hafen. Erst nach dem neuerlichen Auslaufen zwei Tage später wurden die Passagiere davon unterrichtet, dass das Schiff nur mit verminderter Geschwindigkeit weiterfahren könne, da der beschädigte Pod außer Betrieb genommen worden sei. Alle drei Zwischenhäfen auf dem Weg nach Rio de Janeiro müssten daher entfallen; zudem werde man einige Stunden später als vorgesehen in der Metropole am Zuckerhut eintreffen, so dass viele Passagiere auf Sightseeing vor dem Rückflug nach Hause verzichten müssten. Insbesondere unter den amerikanischen Passagieren machte sich daraufhin Unmut breit, mitreisende Anwälte sammelten Unterstützer für eine Sammelklage. Cunard bot eine 50-prozentige Rückerstattung des Passagepreises an, was jedoch von vielen als inakzeptabel abgelehnt wurde. Einige Passagiere drohten, sich am Ende der Reise in ihren Kabinen zu verbarrikadieren. Unter dem zusehends größer werdenden Druck - auch dem der internationalen Medien - sprach die Reederei schließlich allen Passagieren eine 100-prozentige Erstattung der gesamten Reisekosten einschließlich An- und Abreise zu.

Außer einigen Unverbesserlichen, die auch damit nicht zufrieden waren und weitergehenden Schadenersatz oder gar Schmerzensgeld forderten, akzeptierten die meisten Passagiere dieses Angebot. Im weiteren Verlauf der Reise rund um Südamerika kam es in Folge der verminderten Geschwindigkeit nur zu minimalen Veränderungen der Liegezeiten. Die Reparatur des defekten Pods soll bei Blohm + Voss in Hamburg erfolgen. Es ist geplant, den Pod im Mai aus- und im November repariert wieder einzubauen. Also bekommen die Hamburger in diesem Jahr insgesamt vier Mal die QUEEN MARY 2 zu Gesicht.

unten: 69 Jahre trennen die beiden Schiffe namens QUEEN MARY. Vorn die 1934 gebaute QUEEN MARY, die seit 1967 als Hotelschiff in Long Beach bei Los Angeles aufliegt, hinten die QUEEN MARY 2, die 2003 abgeliefert wurde. Am 23. Februar 2006 trafen sich die beiden Schiffe am Pazifik. Foto: Cunard Line



FERRIES - Küstenschifffahrt

von Inselfährschiffen und Seebärdampfern
von Heino Sehlmann

Was Neues im Westen...

Die ADLER PRINCESS ex STAD ZIERIKZEE -95 wird ab 2006 in Rendsburg stationiert. Von hier aus wird ein vielfältiges Fahrtprogramm angeboten. Neben Fahrten auf dem NOK zwischen Kiel und Brunsbüttel stehen auch Fahrten auf der Eider zwischen Rendsburg und Tönning im Fahrplan. Darüber hinaus wird die ADLER PRINCESS auf der Elbe zu sehen sein; u.a. anlässlich der Besuche der FREEDOM OF THE SEAS und der QM 2 in Hamburg. Die ehemalige STAD ZIERIKSEE kam 1995 zur Adler-Flotte und wurde - als Binnenschiff klassifiziert - als ADLER PRINCESS auf dem Stettiner Haff eingesetzt. Zumeist kam sie auf der 30minütigen Überfahrt zwischen Altwarp und Nowe Warpno zum Einsatz. Bevor die ADLER PRINCESS Ende April in ihrem neuen Fahrtgebiet auf Tour geht, wird sie bei der Eberhardt Werft in Arnis an der Schlei für die neuen Aufgaben vorbereitet. In Altwarp verbleibt mit der ADLER X nur noch eine Einheit der Insel- und Halligreederei; der letzte macht das Licht aus...



ADLER PRINCESS im September 2003 zwischen Nowe Warpno und Altwarp. Um den Fahrgästen genügend Zeit zum Duty-Free-Einkauf zu geben fuhren alle dort eingesetzten Schiffe in Schleichfahrt. Das für Butterfahrten charakteristische Geräusch klirrender Schnapsflaschen war hier gänzlich unbekannt.. Foto: Heino Sehlmann

... und vielleicht auch im Osten!

Die Reederei Baltic Schifffahrt und Touristik hat angekündigt 2007 einen Neubau in Dienst stellen zu wollen. Der Neubau soll auf einer deutschen Werft gebaut werden und für 500 Fahrgäste ausgelegt sein. Stehen bisher Fahrten mit der BALTICA zwischen Kühlungsborn und Warnemünde sowie nach Grömitz auf dem Programm, so soll der Neubau für Fahrten nach Fehmarn und insbesondere nach Nysted auf der dänischen Insel Lolland eingesetzt werden. Auf dänischer Seite würde man sich über Tagestouristen freuen, zählt Lolland doch nicht gerade zu den Touristenhochburgen. Ein Anleger ist in Nysted vorhanden, denn bis in die 90er Jahre hinein wurde Nysted regelmäßig von der DANIA angelaufen; damals, als es noch Butterfahrten gab...

Ob der Dienst von Kühlungsborn aus aufgenommen werden kann ist nicht sicher: ein ambitionierter, wohl aber nicht ausreichend finanzkräftiger, Investor möchte am Kopf der zu verlängernden Seebrücke ein Luxushotel mit entsprechender Infrastruktur errichten. Sollte das Projekt nicht zustande kommen, will die Reederei mit der Verwaltung in Gespräche über Sanierungs- und Bauarbeiten am Anleger treten. Die derzeitigen Holzpilzen sind morsch und für den projektierten Neubau zu klein.

Nicht nur in Kühlungsborn wird die weitere Entwicklung gespannt beobachtet werden, ein geeigneter Anleger lässt sich bestimmt auch anderswo finden. Ungachtet aller hochfliegenden Pläne kann die Reederei bis auf weiteres mit der 47 Jahre alten BALTICA planen - die Klasse läuft noch bis 2010.

Heimlich, still und leise...

... ist die RÜMM HART I wieder in Schleswig-Holstein aufgetaucht. Bereits seit Herbst 2004 wieder auf der Flensburger Förde in Fahrt, will die Sund-Reederei Hansen ab diesem Jahr Fahrten zwischen Langballigau und Grästen anbieten. Den Winter verbringt die RÜMM HART I aufgelegt in Grästen. Seit 1985 ist die RÜMM HART I im Besitz der Sund-Reederei und mittlerweile am dritten Standort tätig. Bis 1999 erfolgte der Einsatz zwischen Heiligenhafen und Rodby. Anschließend wurde die Reederei nach Mecklenburg-Vorpommern verlegt und Fahrten von Ueckermünde und Kam-

minke ins benachbarte Polen aufgenommen. Nach dem EU-Beitritt Polens und des Wegfalls der zollfreien Einkaufsfahrten kehrte die Reederei 2004 nach Schleswig-Holstein zurück. Das in Husum gebaute und mit 380 BRZ vermessene Schiff kam 1970 als ANDREAS GAYK für die KVAG in Fahrt und wurde ausschließlich für Butterfahrten nach Dänemark eingesetzt. 1977 begann eine Charter bei Willy Freter in Heiligenhafen die allerdings 1980 mit dem Konkurs der Reederei endete. Die für die Charter in STADTRAT STEINGRÄBER umbenannte Schiff kam zurück zur KVAG und wurde 1982 an Sunshine Shipping Line verkauft. Bis zum Verkauf 1985 an den heutigen Eigentümer kam die SUNSHINE zwischen Eckernförde und Sonderborg zum Einsatz.



RÜMM HART I am Anleger in Kamminke auf Usedom. Unterhalb der Kommandobrücke ist das Wappen von Heiligenhafen angebracht. Foto: Heino Sehlmann

Schiffein, deck Dich!

Unter diesem Motto fanden bereits zum zweiten Mal nach 2003 an Bord der NORD-FRIESLAND die Föhr-Amrumer Kulturtage in Hamburg statt. Vom 24. - 27.11.05 hatte die WDR-Fähre an den Landungsbrücken festgemacht. Die Besucher konnten sich bei 60 über die ganze Fähre verteilten Aussteller informieren. Kurverwaltungen und private Vermieter, aber auch Einrichtungen wie Inselgymnasium, Reha-Kliniken oder Schutzstation Wattenmeer präsentierten sich. Die Sektouristik wurde durch WDR, FRS, Adler-Schiffe und Bändix Tadsen (MS Eilun) vertreten. Zusätzlich zur Region Föhr-Amrum waren auch Helgoland und die Biosphärenregion Halligen vertreten. Neben musikalischen Darbietungen gab es selbstverständlich ausreichend Gelegenheit regionale Spezialitäten (in fester und flüssiger Form) zu gemessen...

FRS steigt aus

Zum 31.12.2005 haben FRS und Reederei Norden-Frisia ihre Zusammenarbeit unter der Flagge der Wilhelmshaven-Helgoland-Linie beendet. Die ostfriesische Reederei hat den 50%igen FRS-Anteil übernommen und wird den Dienst vorerst alleine mit CAT NO.1 betreiben, schloss für die Zukunft aber nicht aus, einen regionalen Partner mit an Bord zu nehmen. Beide Reedereien waren sich darüber einig, dass es sinnvoller sei, den ostfriesischen Helgolandverkehr einem dort ansässigen Anbieter anzuvertrauen. FRS wird sich nun auf die Häfen Bremerhaven, Hamburg, Wedel und Cuxhaven konzentrieren. Angesichts des massiven Besucherschwundes in der letzten Saison gaben sich die Geschäftsführungen von FRS und Norden-Frisia in einem gemeinsamen Statement kämpfend:

"Wir werden alle Anstrengungen unternehmen, um die Helgoland-Fahrgastzahlen aus unseren jeweiligen Abfahrtsregionen zu verbessern und wollen auch weiterhin gemeinsam mit der Insel Helgoland dafür kämpfen, dieses Ziel zu erreichen."

AG Ems steigt ein

Ab 1.6.2006 ist Helgoland von Wilhelmshaven aus wieder mit "konventioneller" Tonnage zu erreichen. Reederei AG Ems will bis zum 10.09. den Dienst mit der HELGOLAND durchführen. Hierbei handelt es sich um die bisher im Fahrverkehr zwischen Eemshaven und Borkum eingesetzte WESTFALEN, die derzeit bei der Cassens-Werft in Emden für den neuen Dienst angepasst wird. Kritiker bemängeln die eingeschränkte Hochsee-Tauglichkeit; die Reederei selbst sieht bei Windstärke 5 bis 6 die Grenze erreicht und kalkuliert (Schlecht)Wetter bedingte Fahrausfälle ein. Schon einmal kam die WESTFALEN als Fahrgastschiff zum Einsatz: Im Sommer 1990 wurde sie von Rostock aus als Butterschiff eingesetzt. Ursprünglich wollte die AG Ems einen Fährdienst zwischen Rostock und Gedser eröffnen, bekam von dänischer Seite aber keine Anlaufgenehmigung. Da die erhoffte Auslastung bei den Butterfahrten nicht erreicht wurde, vercharterte man die Fähre an die RKS (Reederei Kappeln-Sonderburg). Nach Beendigung der Charter kam die WESTFALEN 1994 wieder nach Emden.



Die LADY ASSA ex ADLER BALTICA -05 ex FAIR LADY -00 (935 BRZ/Bj. 1970) verkehrte im letzten Sommer in Charter der polnischen Reederei Zegluga Gdanska. Im Sommer verkehrt das Schiff von den polnischen Häfen Kolobrzeg und Darlowo nach Nexø auf Bornholm.

Foto: Dan Petersen

Ob der Markt eine RoRo-Fähre als Helgolandschiff akzeptiert? - Abwarten und Tee trinken... Eine Beteiligung der Norden-Frisia an der neuen Unternehmung ist durchaus möglich, entsprechende Gespräche wurden bereits geführt. Auf Helgoland dürfte die Freude groß sein - bringt doch jeder "nicht-Katamaran" Geld in die Kasse der Börtelboote.



Passagierunterkünfte unter dem Fahrzeugdeck und wenig freie Decksfläche. Es bleibt abzuwarten, ob die WESTFALEN erfolgreich im Helgoland-Dienst sein wird. Foto: Frank Lose

Von Nord- nach Ostfriesland

Die Lücke durch den Abgang der WESTFALEN wird durch die von der WDR angekaufte HILLIGENLEI geschlossen. Nach mehrjähriger Auflegezeit soll die in GRONINGERLAND umbenannte Fähre von März an vor allem zwischen Eemshaven und

Borkum zum Einsatz kommen. Bis dahin sind lediglich kleinere Umbauten vorzunehmen. Die GRONINGERLAND ist für 630 Passagiere und 30 PKW ausgelegt, und damit deutlich kleiner als die MÜNSTERLAND und OSTFRIESLAND (1200 Passagiere / 65 PKW). "Wir befördern zu oft zu viel Luft!" wird AG Ems-Vorstand Dr. Bernhard Brons zitiert. Der Neuzugang soll daher zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung beitragen. Weiterhin sieht die Reederei Potenzial die GRONINGERLAND erfolgreich für Charterfahrten einzusetzen, da diese im Gegensatz zu den anderen Fähren über einen Oberdecksalon verfügt.

Farvel til TURASUND

Nach nur einem Jahr hat die Reederei i Örestad ihren Betrieb eingestellt. Zwar wurde die neue Verbindung zwischen Malmö und Kopenhagen vom Publikum gut angenommen - die Reederei zeigte sich mit den Beförderungszahlen zufrieden - allerdings blieben die erhofften Bordumsätze aus. In der Bilanz blieb unter dem Strich wohl nur eine schwarze Null. Nun will die Reederei in einem anderen Fahrtgebiet einen neuen Versuch starten. Die frühere PIDDER LYNNG soll diesen Sommer zwischen Strömstad (Schweden) und Tønsberg (Norwegen) eingesetzt werden. Norwegen gehört zwar bekanntermaßen nicht der EU an, jedoch ist der Tax-free-Verkauf auf reinen Passagierschiffen auf Kurzstrecken ins benachbarte Ausland nicht erlaubt. Daher ist fraglich, ob der geplante Dienst aufgenommen werden kann, oder ob doch noch eine dafür nötige (Ausnahme-)Genehmigung erteilt wird.

Errata und Ergänzungen

Die FERRIES-Redaktion versucht für die Erstellung dieser Zeitschrift so genau und sorgfältig wie nur irgend möglich zu recherchieren. Doch wir sind auch nur Menschen und somit natürlich nicht fehlerfrei. So kann es durchaus passieren, daß Meldungen falsch oder zum Zeitpunkt der Veröffentlichung bereits überholt sind. Ebenso schnell können Schreibfehler, trotz mehrmaligem Korrekturlesen, übersehen werden. Das ist besonders bei Schiffsnamen sehr unangenehm und da wir unsere Zeitschrift auch als Nachschlagewerk verstehen, werden diese Fälle einmal pro Jahr in der Rubrik "Errata und Ergänzungen" angesprochen und berichtet. Alle unsere Leser sind gern dazu aufgerufen, uns über sachliche Fehler zu informieren, die wir dann - nach entsprechender Prüfung - ebenfalls in diese Rubrik aufnehmen werden.

FERRIES 4/2004 :

Seite 32 : Die AURORA ex ARCTURUS wurde nach dem Ankauf durch Scandlines niemals in WARNEMÜNDE umbenannt.

FERRIES 1/2005 :

Seite 2 : TASSILI II statt TASSILLI II und EL-DJAZAIR II statt EL DJAZAIR
Seite 11 : HALMSTAD statt HALMSTADT
Seite 12: die NORILAND war im Dienst zwischen

Travemünde und Helsingborg und nicht nach Trelleborg, wie in der Bildunterschrift bemerkt ist.

Seite 23 : DRONNING MARGRETHE II statt DRONNING MARGTEHE II

Seite 34 : Die STENA CHALLENGER ex PRIDE OF CHERBOURG ex ISLE OF INNISFREE führte niemals den Namen PRIDE OF PORTSMOUTH.

Seite 37 : Die MENHIR ex LOBO DOS MARES wurde nicht verschrottet. In Keratsini fand stattdessen die Aufarbeitung für einen neuen Fährdienst statt.

Seite 38 : ROYAL IRIS ex EAGLE wurde 1971 gebaut und nicht 1970.

Seite 44 : WAWEL ex ALKMINI A statt ALKMINIA

FERRIES 2/2005 :

Seite 33 : TT-DELPHIN statt TT DELPHIN

Seite 34 : ALKMINI A wurde Anfangs lediglich von Kystlink gechartert und erst Ende des Jahres 2005 gekauft. Der Name PRIDE OF TELEMAR war lediglich ein Marketingname. Das Schiff wurde erst mit dem Ankauf tatsächlich umbenannt.

Seite 36 : Hellenic Seaways: Grandi Navi Veloci statt Navi Grandi Veloci.

Die IONIAN GLORY ex NEW AKASHIA wurde in IONIAN QUEEN umbenannt und nicht in IONIAN KING.

FERRIES 3/2005 :

Seite 4 : FINNARROW ex GOTLAND wurde 1996 fertiggestellt und nicht 1997.

Seite 8 : OCEAN TRAILER statt OCEANTRAILER
Seite 10 : KEFALONIA statt KEFALLONIA.

Seite 16 : Die Indienststellungsjahre einiger Fähren wurde falsch angegeben. Richtig ist SUNFLOWER 2, 5 und 8 wurden 1973 in Dienst gestellt, SUNFLOWER 11 ein Jahr später, 1974.

Seite 35 : BEGONIA: richtig muss es heißen: BEGONIA ex REGINA 1 -02 ex EUROPEAN PATHFINDER -02 ex PANTHER -98 ex EUROPEAN CLEARWAY -96.

Seite 36 : Scandlines: die ex-Namen der ASK wurden in verkehrter Reihenfolge aufgelistet.

MADS MOLS zurück an Eigner: richtig muss es heißen: MADS MOLS ex CAT-LINK V -99. SPEED TWO statt SPEEDTWO

Seite 37 : TTT-Lines: ESARNYA I statt ESARYNA I

Seite 40 : Hier sind leider die Fotos der PERLA und CORAL vertauscht worden.

Seite 42 : FRIDTJOF NANSEN statt FRIDJOF NANSEN

Seite 43 : Der Name ADLER-DANIA ist nur auf den Aufbauten angebracht. Das Schiff ist nach wie vor als DANIA registriert.

Seite 46 : ROSE I statt ROSE 1, VICENTE PUCHOL statt VICENTE PUCHOL, LINDAROSA statt LINDA ROSA.

FERRIES 4/2005 :

Seite 39 : MÖNKEBERG statt MÖNCKEBERG

Seite 42 : OCEAN TRAILER statt OCEANTRAILER

FERRIES Aktuell - Kurswechsel

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
Fähren				
AL-KAHFAIN	Founders Shipping	V	vor Safaga gesunken	ex ULSTER QUEEN
ALKMINI A	Agoudimos Lines	N	Kystlink	ex STENA JUTLANDICA
BERGEN CASTLE	Red Funnel	V	Griechenland	ex NORDHORDLAND
BONIFACIO	Coesecco	N		
DALMATINO	Enermar	V		
EUN	Saos Ferries	N		Kasinoschiff in Hainan
EUN HA	Pukwan Ferry	V	Saos Ferries	ex HAKATA
FEDRA	Al Salam Shipping	V	Arab Bridge Maritime	ex HAKATA
FERRY AZALEA	Shin-Nihonkai Ferry	V	ANEK	ex SKAGEN
GLOBAL CARRIER	Power Line	C	Finnlines	ex STENA CARRIER
GLOBAL FREIGHTER	Power Line	C	Finnlines	ex STENA FREIGHTER
MADS MOLLS	Incat	V	Master Ferries	ex INCAT 049
MARGRETHE	Marwan Shipping	V	Abbruch in Alang	ex DRONNING MARGRETHE
MOBY MAGIC	Moby Lines	V	Abbruch in Aliaga	ex J.J. SISTER
POSEIDON C	Adriatic Seaways	V		Hotelschiff in Dubai
REGENT I	Marwan Shipping	V	Abbruch in Alang	ex RÜGEN
SARDINIA NOVA	Sardinia Ferries	V	Di Maio	ex TOR ANGLIA
SKIPPER	Enermar	V	Abbruch in Gadani Beach	ex HÄLSINGBORG
SOLIDOR 5	Emeraude Ferries	C	SNAV	
SVEALAND	Scandlines (S)	C	TT Line	Travemünde-Trelleborg
SVEALAND	Scandlines (S)	V	DFDS Lisco	Klaipeda-Kiel
VITTORE CARPACCIO	Siremar	V	Ustica Lines	ex EL ARISH
Passagierschiffe				
JASON	Epirotiki	V	Derwent Ocean	ex EROS
BIRKA PRINCESS	Birka Cruises	V	Louis Cruise Lines	
HILLIGENLEI	W.D.R.	V	AG "Ems"	GRONINGERLAND
HORIZON	Celebrity Cruises	V	Island Cruises	ISLAND STAR
WESTFALEN	AG "Ems"	N		HELGOLAND
Ro-Ro				
BRAVE MERCHANT	Paragon Invest	C	Iscomar	BLANCA DEL MAR
DANA CIMBRIA	DFDS Tor Line	C	LD Lines	AQUAE
DAWN MERCHANT	Norse Merchant Ferries	V	Paragon Invest.	EUROPAX APPIA
DERNA	GNMTC	V	Dubai Coast Shipping	DUBAI COAST III
EUROPAX APPIA	Paragon Invest	C	Balearia	PAU CASALS
GHAT	GNMTC	V	Dubai Coast Shipping	DUBAI COAST II
GUTE	Rederi AB Gotland	C	Lisco Baltic Service	
MAERSK VLAARDINGEN	Norfolk Line	C	Grandi Navi Veloci	Klaipeda - Karlshamn
MASSALIA	LD Lines	V	Grimaldi Ferries	Livorno - Palermo
NORSE MERSEY	Visentini	V	Grimaldi Ferries	ex LINDA
PALANGA	Lisco	V	Grimaldi Ferries	Salerno - Valencia
RIVER LUNE	Svenska Orient Linien	N	Strait Shipping	ex MONTE STELLO
TONIA V	Nautica Sky	V	Abbruch in Alang	ex BALDER VIK
VASALAND	Imperial RoRo	C	Transfennica	ex SEA SYMPHONY
				ex OIHONNA



Die ehemalige Helsingør - Helsingborg-Fähre **SKIPPER** ex **HELSINGBORG** auf dem Strand im türkischen Aliaga. Das Schiff war bis Sommer 2004 im Einsatz zwischen Palau auf Sardinien und der dort vorgelagerten Insel La Maddalena. Seit dem 18. August 2004 war sie in Genua aufgelegt.
Foto: Sammlung Dirk Stachel

Die **MAERSK VOYAGER** ex **UND KARADENIZ** (22.900 BRZ/Bj. 2000) am 19. Februar 2006 im Nord-Ostseekanal. Das Schiff hat in Rendsburg Bundeswehr-Truppen für ein Manöver in Norwegen geladen. Ab Juni soll sie zusammen mit ihrer Schwester **MAERSK VLAARDINGEN** zwischen Vlaardingen bei Rotterdam und Killingholme eingesetzt werden.

Foto: Jürgen Struck





Die ROTTERDAM ex REMBRANDT -04 ex ROTTERDAM -97 (39.674 BRZ/Bj. 1959) kam 27. Februar 2006 im Schlepp aus Cadiz in Gdynia an. Hier soll das Schiff, nun wieder in Original-Farben, umgebaut werden. Anfang 2007 soll das Schiff nach Rotterdam zurückkehren und im Maashaven aufgelegt werden. Foto: Jakub Bogucki

Die MAXIM GORKIY ex MAKSIM GORKIY -92 ex HANSEATIC -74 ex HAMBURG -73 (24.240 BRZ/Bj. 1969) am 22. Dezember 2005 auslaufend Hamburg. Beim Werftaufenthalt bei Blohm + Voss hatte das Schiff nun endlich die Farben des Charterers Phoenix Seereisen erhalten. Foto: Marko Stampehl





Die SHEHRAZADE ex FEDRA -05 ex SKAGEN -05 ex BORGES -90 (12.333 BRZ/Bj. 1975) verkehrt nach ihrem Verkauf im Oktober 2005 für Arab Maritime Bridge zwischen Aqaba in Jordanien und Nuweiba in Ägypten. Foto: Reederei

Die MAERSK DUNKERQUE (35.923 BRZ/Bj. 2005) verkehrt seit dem 3. November 2005 zwischen Dover und Dunkerque Ouest. Das Schwesterschiff MAERSK DELFT ging am Februar 2006 in Dienst, die MAERSK DOVER soll im Juli 2006 folgen. Foto: Mike Louagie für ShipPax (Themaschiff im Guide 06)

