

FERRIES

Dezember

2010

€ 9,00

Fähren und Kreuzfahrtschiffe



**LISCO
GLORIA**

PETER PAN (III)

ALLURE OF THE SEAS

OCEANIC

STENA GERMANICA



Schiffswechsel in Hoek van Holland: am 21. September 2010 hatte die STENA BRITANNICA ex STENA BRITANNICA II -07 (55.050 BRZ/Bj. 2003) den neuen Namen BRITANNICA erhalten. Sie absolvierte am 9. Oktober Ihre letzte Reise von Harwich nach Hoek van Holland. An diesem Tag übernahm der Neubau STENA BRITANNICA (64.309 BRZ) den Fährdienst und die BRITANNICA verließ Hoek van Holland am Morgen des nächsten Tages mit Ziel Danzig. Anfang des Jahres wird sie nach den Umbauarbeiten als STENA SCANDINAVICA zwischen Göteborg und Kiel zum Einsatz kommen. Beide Fotos entstanden am 9. Oktober 2010. Fotos: Frank Lose



FERRIES

Fähren und Kreuzfahrtschiffe

Die Zeitschrift des Deutschen
Fährschiffsvereins e.V.

ISSN 1613-6446

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

FERRIES erscheint
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber/Verlag
Deutsche Fährschiffs-
publikationen Frank Heine
Schmiedestr. 28
24875 Havetoftloit
Tel+Fax 04623-189975
frank.heine@ferries-online.de

Redaktionsleiter
Frank Lose
Am schwarzen Hagen 21
32257 Bünde
Tel 05223-188641
frank.lose@ferries-online.de

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

Ständige Mitarbeiter
Raoul Fiebig, Stefan Hefter, Hans-
Joachim Hellmann, Uwe Jakob,
Sebastian Schmitt, Ulrich Streich

Vertrieb
Frank Heine
Schmiedestr. 28
24875 Havetoftloit
Tel+Fax 04623-189975
frank.heine@ferries-online.de

Kontakt Benelux
Ton Grootenboer
St. Jozefstraat 4
NL-5248 AT Rosmalen
Tel +31-73-5214177
tgroo@msn.com

Druck & Herstellung
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
32257 Bünde

**Der Verkaufspreis enthält die
gesetzliche Mehrwertsteuer.**

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlags. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung für die Beiträge liegt bei den jeweiligen Verfassern. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält sich eventuelle Kürzungen unverlangt eingesandter Artikel vor.

Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nachdem im letzten Jahr die Zahl der Fahrstrecken und die der eingesetzten Schiffe im westlichen Mittelmeer drastisch angestiegen ist, steht nun eine Konsolidierung an. Gerade die privaten Reedereien Moby Lines und Corsica / Sardinia Ferries haben es der italienischen Großreederei Tirrenia di Navigazione sehr schwer gemacht. und die Schwächen des Staatskonzerns genutzt. Wo Tirrenia den Ruf hatte, unfreundliche Besatzungen, schlechtes Essen und dreckige Schiffe zu haben, haben die beiden privaten Reedereien mit luxuriösen Schiffen und günstigen Preisen gegengesteuert. Es war also nur eine Frage der Zeit, bis das Unvermeidliche geschah.

Tirrenia, nun schon seit über einem Jahr in Insolvenz, steht zum Verkauf. Aufgrund der Tatsache, dass die Tochtergesellschaften - die regionalen Fahrenbetreiber - mit übernommen werden sollten, gestaltet es sich sehr schwierig, einen Käufer zu finden. In diesem Jahr wurden aber Saremar (Sardinien), Toremar (Elba) und Caremar (Bucht von Neapel) an die jeweiligen Bezirksregierungen übertragen, so dass jetzt einzig Siremar zusammen mit Tirrenia zum Verkauf steht. Als man endlich einen Interessenten gefunden hatte, scheiterte der Verkauf aber, nachdem der einzige Interessent Mediterranea Holding nicht zur Vertragsunterzeichnung erschien.

Nun soll es eine neue Angebotsrunde geben. Aussichtsreichster Kandidat ist wohl die neugegründete Gesellschaft Compagnia Italiana di Navigazione. Dahinter verbergen sich drei italienische Reeder. Diese sind Vincenzo Onorato von Moby Lines, Emanuele Grimaldi (Grimaldi Napoli) und MSC Eigentümer Gianluigi Aponte. Aponte hatte gerade eine Beteiligung von 50% an Grandi Navi Veloci erworben und seine drei verbleibenden Fährschiffe von SNAV (Grimaldi Tochter) an eben diese übertragen.

Ob es nun einen Zusammenschluss von Tirrenia, Moby Lines, SNAV, Grandi Navi Veloci und Grimaldi Ferries geben wird, dürfte wohl eher fraglich sein. Da hat wohl die europäische Kartellbehörde noch ein erhebliches Wort mitzureden. Einziger nennenswerter Wettbewerber dieser Großreederei wäre dann Corsica / Sardinia Ferries.

Tirrenia hat inzwischen die Fährlinien von Genua nach Olbia und Arbatax eingestellt, die nächste Einstellung folgt im Dezember diesen Jahres mit der Verbindung zwischen Bari und Durres in Albanien. Was auch immer passiert, wir werden auch im nächsten Jahr für Sie darüber berichten.

Ein schönes Weihnachtsfest und alles Gute für das neue Jahr wünscht Ihnen,

Ihr

Frank Lose

DFV

Deutscher Fährschiffsverein e. V.

Die internationale Vereinigung für
Fähren, RoRo's und Kreuzfahrtschiffe
(gegr. 1994)

Mitgliedsbeitrag 2011:

Inland	33,00 EUR
Ausland	38,00 EUR

Informations- und Aufnahmeformular über:

Deutscher Fährschiffsverein e. V.
Ralph Christian Schöttker
Am Grambker See 21a, 28719 Bremen
schoettker@dfv-online.info

Inhalt

Das Unglück der LISCO GLORIA	4
PETER PAN (III)	8
Kreuzfahrt auf COSTA PACIFICA	17
Generationswechsel in Kiel	24
ALLURE OF THE SEAS.....	24
OCEANIC (Teil 1).....	28
Delcomar – Fährdienste in Italien.....	33
Fähren im Roten Meer	34

Rubriken

FERRIES Aktuell.....	35
FERRIES Kreuzfahrtnews	38
FERRIES Küstenschiffahrt	41
FERRIES Kurswechsel.....	43

Das Titelbild zeigt die brennende LISCO GLORIA am 9. Oktober 2010. Foto: Frank Behling



Das Unglück der LISCO GLORIA

von Frank Lose

Die brennende LISCO GLORIA am Morgen des 9. Oktober 2010. Davor das Küstenwachtschiff SCHARNHÖRN. Foto: Frank Behling

In den frühen Morgenstunden des 9. Oktober 2010 um 00:08 Uhr brach auf der DFDS Lisco Fähre LISCO GLORIA ein Feuer auf dem oberen LKW-Deck aus, das sich mit schneller Geschwindigkeit ausbreitete. Das Schiff war auf einer Reise von Kiel nach Klaipeda in Litauen. Bei Redaktionsschluss war die Ursache noch nicht klar, man vermutete aber, dass eine LKW-Kühlmaschine Feuer gefangen hatte. Die Passagiere hatte Glück im Unglück. Alle konnte von den herbeigeeilten Hilfsschiffen abgeborgen und mit der Scandlines-Fähre DEUTSCHLAND nach Kiel gebracht werden. Die LISCO GLORIA wurde am 21. Oktober nach Odense geschleppt, wo die genaue Brandursache festgestellt werden soll.



Das AIS-Bild um 02:31 Uhr: die Seenotkreuzer JOHN T. ESSBERGER, BERLIN und VORMAN JANTZEN und das Küstenwachtschiff SCHARNHÖRN sind schnell vor Ort. Bild: © IHS - AISLive.com



Die Lage um 4:31 Uhr. Die DEUTSCHLAND hat die Passagiere und Besatzung übernommen und ist schon kurz vor Kiel. Zahlreiche andere Schiffe sind der LISCO GLORIA zu Hilfe geeilt. Bild: © IHS - AISLive.com



Das Schiff lief am 27. Januar 2001 in Stettin als GOLFO DEI CORALLI für Lloyd Sardegna vom Stapel. Wegen starker Verzögerungen wurde der Kontrakt aber am 20. Dezember 2001 storniert. Das Schiff wurde zunächst in Stettin aufgelegt. Erst am 19. Juli 2002 konnte es an die dänische Reederei DFDS verkauft werden. Eingesetzt wurde die RoPax-Fähre nun als DANA GLORIA zwischen Esbjerg und Harwich. Die Jungferreise fand am 10. August 2002 statt. Ein gutes Jahr später, am 21. Juni 2003 wechselte das Schiff Namen und Einsatzgebiet. Es wurde an die litauische DFDS-Tochtergesellschaft DFDS LISCO übertragen und als LISCO GLORIA zwischen Kiel und Klaipeda eingesetzt. Foto: Frank Behling



Die drei Fotos oben und links sind vom 9. Oktober: Noch lodern Flammen aus dem Schiff und der dichte Qualm verhindert, dass genaue Ausmaß der Schäden zu erkennen. alle Fotos: Frank Behling



Die Fähre DEUTSCHLAND verließ um 3:15 Uhr den Havaristen und brachte Passagiere und Besatzung nach Kiel. Angelegt wurde an der Tirpitz-Mole. Zum Glück wurde an Bord der LISCO GLORIA niemand an Bord ernsthaft verletzt. Fotos: Frank Behling



Diese Aufnahme entstand zwei Tage nach dem Brand. Deutlich ist die vernichtende Wirkung des Feuers auf dem Freideck der LISCO GLORIA zu sehen. Einzelne LKW sind noch zu erkennen, der Rest ist mehr oder weniger verschmolzen. Foto: Carl Groll



Auch die Aufnahmen auf dieser Seite sind am 11. Oktober entstanden. Es steigt immer noch Qualm aus dem Schiff auf. Das Löschen ist mittlerweile eingestellt worden, da durch das Löschwasser Kentergefahr für das Schiff bestanden hätte. Die Schlepper kühlen das Schiff von außen. Die LISCO GLORIA ist mittlerweile in dänische Gewässer getrieben und liegt nun südlich der Insel Langeland. Bergungsspezialisten ist es gelungen, den Anker zu werfen um das Schiff auf der Position zu halten. Das Feuer ist zu diesem Zeitpunkt an den meisten Stellen von allein ausgegangen. Fotos: Carl Groll





Erst elf Tage nach dem Brand konnte das Schiff so weit stabilisiert werden, dass die Schleppreise nach Odense angetreten werden konnte. Dort soll die LISCO GLORIA bei Fayard untersucht und „entrümpelt“ werden. Ebenfalls dort werden sich die Gutachter an die Analyse der Brandursache machen. Ob das Schiff wieder repariert wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Auch dieses wird vom Ausgang der Untersuchungen abhängen. Ersten Berichten zufolge, sollen die Maschinen noch unversehrt sein. Sämtlicher Stahl oberhalb des Rumpfs müsste aber wohl abgebrochen werden. Schon am 17. Oktober 2010 hatte DFDS Lisco einen Ersatz für den Havaristen gefunden. Von Stena RoRo konnte die BALTIC AMBER ex BORJA -10 (27.414 BRZ/Bj. 2007) eingechartert werden. Dieses Schiff soll zunächst bis Ende des Jahres im Dienst bleiben. Foto: Carl Groll



Am 24. November liegt die LISCO GLORIA im Trockendock bei Fåyard in Munkebo bei Odense. Das Schiff war am 19. November von den Behörden freigegeben worden. Nun soll hier festgestellt werden, ob eine Reparatur der RoPax-Fähre Sinn macht. Der detaillierte Bericht der Behörden wird nicht vor Frühjahr 2011 erwartet. Foto: Bent Mikkelsen

PETER PAN (III)

von Marc Peper



Die PETER PAN (III) nach einem schweren Eiswinter einlaufend Travemünde. Foto: Frank Behling

Anfang der 1980er Jahre hatte das Passagieraufkommen der TT-Saga-Line, auch durch die in den letzten beiden FERRIES-Ausgaben erwähnte Konzentration der Fährdienste auf die Linie Travemünde – Trelleborg, so erfreulich zugenommen, dass ziemlich bald klar wurde, dass mit den verbleibenden Schiffen weitere Nachfragesteigerungen langfristig nicht befriedigt werden konnten. So hatte die Reederei z.B. im Jahr 1984 718.000 Passagiere, 125.000 Fahrzeuge und 105.000 Trailer und Lkw befördert und stieß damit in der Hochsaison schon jetzt an die Kapazitätsgrenzen der eingesetzten Fährschiffe PETER PAN (II) und NILS HOLGERSSON (III). Einen gewissen Druck konnten zwar die beiden Frachtfähren SAGA STAR und SVEALAND auffangen, doch kam man langfristig über die Vergabe von Neubaufträgen nicht herum.

Diese Neubauten sollten zwei bzw. drei Jahre später unter den Traditionsnamen PETER PAN (III) und NILS HOLGERSSON (IV) für das damalige Reedereikonsortium zum Einsatz kommen und dabei neben den Namen auch das beliebte Service- und Unterhaltungskonzept der letzten TT-Fährschiffgeneration in erweiterter Form fortführen. Ob nun bei dem klassischen Musikdampferprogramm mit prominenten Stars, einer Skatkruzfahrt des örtlichen Skatvereins, einer Städtekurzreise nach Malmö oder Kopenhagen, der Weihnachtfeier auf See oder die beliebte alljährliche Silvesterkruzfahrt an Bord. Für jeden Geschmack sollte auch auf den neuen Märchenschiffen der TT-Saga Line etwas dabei sein. Ich möchte in diesem Artikel dem Leser den Neubau PETER PAN von 1986 und seinen Lebenslauf näher bringen. Wer das Schiff noch von der einen oder anderen Urlaubsreise oder einem Ostseekurztrip her kennt, erinnert sich vielleicht gerne an die damalige Zeit zurück.

Noch bevor die Neubauten allerdings Ende 1984 in Auftrag gegeben werden konnten, hatte es umfangreiche Änderungen in der Flottenstruktur der TT-Saga Line gegeben: Zunächst war die Frachtfähre SVEALAND (3.987 BRT/Bj. 1972) im Juli 1984 zur Verlängerung an eine norwegische Werft verlegt worden. Ihr Platz wurde von dem Charterschiff STENA TRANSPORTER ex SYRIA -83 ex ALPHA ENTERPRISE -79 (8.596 BRT/Bj. 1978) eingenommen, ehe die SVEALAND unter dem Namen SAGA WIND (jetzt 13.893 BRT) ab September 1984 wieder für TT-Saga Line in Dienst gehen konnte. Überraschenderweise verließ in diesem Monat aber auch das Passagier-Fährschiff NILS HOLGERSSON (III) die Flotte. Sie war drei Monate zuvor mit Lieferung September an die australische Reederei Transport Tasmania verkauft worden und konnte nach Ablauf der Hochsaison in der Ostsee schließlich auch an diese übergeben werden. Als Ersatz kam vorübergehend das Charterschiff NORRÖNA ex GUSTAV VASA -83 (7.457 BRT/Bj.1973) zum Einsatz. Die GUSTAV VASA war erst ein Jahr zuvor von TT-Saga Line an Smyril Line verkauft worden und somit ein alter Bekannter im Dienst nach Südschweden. Da die NORRÖNA aber

nur im Winterhalbjahr 1984/85 zur Verfügung stand, übernahm im Mai 1985 die NORDIC SUN ex PRINZ OBERON -84 ex PRINS OBERON -78 (8.093 BRT/Bj. 1970) für fast ein Jahr den Fährdienst.

Den Auftrag für den Bau der neuen Fährschiffe, von denen das erste spätestens im Frühjahr 1986 in Dienst gestellt werden sollte, erhielt schließlich die Bremerhavener Seebeck Werft, wo am 9. Juli 1985 die Kiellegung stattfand. Um das Interesse der Medien zu wecken, wurde der Akt der Kiellegung als großes Ereignis inszeniert. Ein Elefant des Hagenbecker Tierparks legte einen Glückspfennig auf die Helgen unter die ersten

Platten des Neubaus mit der Baunummer 1058. Diese Handlung sollte den Begriff „Jumbofähre“ für die neue Fährschiffgeneration des zu dem Zeitpunkt noch als TT-Saga-Line firmierenden Konsortiums zwischen der deutschen TT-Linie und der schwedischen Saga-Linjen prägen. Nur ein knappes halbes Jahr später, am 30. November, lief das neue Schiff unter dem Namen PETER PAN in Bremerhaven vom Stapel.

PETER PAN (III)

Der Schiffsentwurf der PETER PAN basierte auf dem Grundentwurf der niederländischen Van



So sollte die neue PETER PAN in Dienst gestellt werden. Zeichnung: TT-Line

der Giessen-de Noord Werft für die „königliche“ Luxusfähre KONINGIN BEATRIX der Reederei Stoomvaart Mij. Zeeland, Hoek van Holland (31.189 BRZ) für die Route Hoek van Holland – Harwich aus dem Jahr 1985. Viele der mit diesem Schiff gemachten Erfahrungen konnten in die Planung und in den Bau der neuen PETER PAN einbezogen werden.

Die PETER PAN sollte das Typschiff für drei weitere Einheiten der TT- und Olau Line werden und unter deutscher Flagge in Fahrt kommen. Ein dreiviertel Jahr nach dem ersten Schiff folgte zunächst das nahezu baugleiche Schwesterschiff, das den Namen NILS HOLGERSSON (IV) erhalten sollte. Die beiden letzten Jumbos dieses Typs, die jeweils ein Jahr später folgenden OLAU HOLLANDIA und OLAU BRITANNIA basierten zwar auf den Plänen der PETER PAN, waren jedoch etwas größer. Schiffbaulich betrat die damalige TT-Saga-Line mit dem Bau der PETER PAN Neuland. So sollte das Schiff z.B. als äußerliches, markantes Merkmal eine neuartige Cockpitbrücke mit einem nach vorne heraus gezogenem Fahrstand bekommen, den die Vorgängerschiffe so noch nicht hatten. Die gesamte Maschinenanlage wird auf diesem neuen Schiffstyp aus einem Maschinenkontrollraum zentral überwacht und gesteuert. Die engen Hafenverhältnisse in Trelleborg erforderten zudem ein sehr wendiges Schiff. Zum besseren Manövrieren und vor allem zum Drehen „auf dem Teller“ wurde die PETER PAN als Zweischraubenschiff mit Doppellruder und zwei Bugstrahlrudern, deren Propeller einen Durchmesser von zwei Metern haben, ausgestattet. Angetrieben wird die PETER PAN von vier Hauptmaschinen vom Typ 8M552 Viertaktmotoren mit einer Dauermaximalleistung von je 4900 kW bei 500 Umdrehungen / min, von denen jeweils zwei auf eine Welle wirken. Dem Vortrieb dienen zwei Verstellpropeller mit einem Durchmesser von 4,40 m. Für die Energieerzeugung verfügt die PETER PAN über vier Hauptaggregate mit jeweils 2244 kVA und einem Notstromaggregat mit 625 kVA. Eine ruhige Überfahrt garantieren zwei zehn Quadratmeter große Flossenstabilisatoren, die bei Bedarf ausgefahren werden können. Zusätzlich gleicht eine automatisch arbeitende Krängungsanlage seegangsbedingte Schiffsbewegungen aus. Die PETER PAN verfügt über drei Fahrzeugdecks mit Stellflächen für 550 PKW bzw. 120 Trailer auf 1410 laufenden LKW-Metern. Die Fahrzeugdecks können achtern über zwei große, wasserdichte Heckrampen und von vorne durch eine zweiteilige Bugpforte, die sich durch eine spezielle Parallelführung zur Seite öffnen lässt, mit dahinterliegender Rampe be- und entladen werden. Die Bugpforten sind hydraulisch verriegelt und können sich durch Seegang oder Wellenschlag nicht öffnen. Das H-Deck ist als Fahrzeugdeck über die gesamte Schiffslänge durchgängig und bietet acht Fahrzeugspuren. Das G- und F-Deck erreicht man von vorne und achtern über Rampen, auf denen ebenfalls noch Fahrzeuge abgestellt werden können. Das Fahrzeugdeck im F-Deck ist als Hängendeck ausgelegt, so dass dieses bei Bedarf hochgezogen werden kann, um auf dem G-Deck ebenfalls noch Trailer zu transportieren. Ist der Ladevorgang im G- und



Die PETER PAN bei der ersten Ankunft in Travemünde. Foto: Matthias Heins

F-Deck incl. der Rampen beendet, werden diese hochgefahren und verriegelt, um anschließend auch noch das H-Deck beladen zu können.

Aufgrund schwerer Fährunglücke in den 80er und 90er Jahren wurden die Sicherheitsbestimmungen auf Fährschiffen immer weiter verschärft. Für die damalige Zeit zählten die Jumbos der TT-Line zu den sichersten Fährschiffen weltweit. So wurde die PETER PAN für den Brandschutz in allen Bereichen des Schiffs mit Brandmeldern, Feuertüren, einer Halon-Feuerlöschanlage im Maschinenbereich und einer Wassersprühanlage in den Autodecks ausgestattet. Die gesamte Brandschutzanlage wird auf der Brücke überwacht. Für den Fall einer Evakuierung erhielt das Schiff vier große Motorrettungsboote für jeweils 147 Personen und zwei etwas kleinere für jeweils 56 Personen. Weiterhin zählten 62 Rettungsinseln für jeweils 25 Personen, fünf starre Rettungsgeräte sowie 1890 Erwachsenen- und 160 Kinderrettungswesten zur Sicherheitsausstattung.

Noch während des Baus der PETER PAN hatte die Reederei ihr neues Flaggschiff mit gelbem Schornstein und dem blau-roten Wellensymbol der TT-Saga-Line sowie TT-Saga-Line-Schriftzügen an der Bordwand publiziert. Mit ihrer Indienstellung wurde die Firmenbezeichnung von TT-Saga-Line in TT-Line geändert. Von der Firmen- bzw. Reedereistruktur her hatte sich aber nichts verändert, die Umbenennung war eine reine Marketingstrategie. Mit der Einführung des neuen Namens wurde auch das Firmenlogo geändert. Das Wellensymbol wurde durch zwei leicht versetzt angeordnete, parallel verlaufende Rauten in gelb und blau, also den schwedischen Nationalfarben, ersetzt. Das entsprechende Symbol war bereits von der TT-Tochter Olau Line her bekannt, allerdings in farblich abgewandelter Form. Das Olau-Logo war in den holländischen Farben blau und rot gehalten. Somit entstand die PETER PAN sowie auch ihr künftiges Schwesterschiff auf der Bauwerft überraschenderweise in den neuen Farben der TT-Line.

Selbst die im Januar 1986 in ROBIN HOOD umbenannte PETER PAN (II) (12.527 BRT/Bj.1974), die zu der Zeit zusammen mit den Charterschiffen NORDIC SUN (bis 26. April

1986) und NORRÖNA (ab 27. April 1986) zwischen Travemünde und Trelleborg verkehrte, bekam zeitgleich mit der Indienstellung des Neubaus den neuen TT-Line-Anstrich. Auch die Frachtfähren SAGA STAR und SAGA WIND bekamen im Laufe des Jahres den neuen Anstrich, während die 1986 zusätzlich eingecharterten Frachtfähren SAGA MOON ex LINDARTINUR -86 (6564 BRT/Bj. 1986) und FULDATAL ex NORCOVE -75 ex FALCON -72 vom Stapel als FULDATAL (1873 BRT/Bj. 1972) unverändert blieben.

Am 30. Juni 1986, nach nur elfmonatiger Bauzeit, war es dann soweit. Die neue PETER PAN lag an der Columbuskaje in Bremerhaven und war bereit zum Auslaufen zu ihrer Werftprobe- und Jungfernfahrt durch die Nordsee über Hamburg nach Travemünde. Das Auslaufen verzögerte sich etwas, weil ein Bus mit geladenen Gästen aus Hamburg in Bremerhaven an einer Drehbrücke aufgehalten wurde. Mit leichter Verspätung hieß es dann aber doch „Leinen los“ und der Neubau schob sich langsam von der Columbuskaje weg und nahm Kurs westerabwärts auf die Nordsee. Hier standen jetzt umfangreiche Tests an, bei denen die neue PETER PAN durch das Werftpersonal auf Herz und Nieren geprüft wurde. Durch das verspätete Auslaufen verzögerte sich auch der traditionelle Flaggenwechsel und fand nicht, wie geplant um 12:00 Uhr statt. Und so übergab die Werft den Neubau halt mit 15 minütiger Verspätung während einer feierlichen Zeremonie an die TT-Line. In den frühen Morgenstunden des 31. Mai ging die PETER PAN dann elbaufwärts in Richtung Hamburg, den Heimathafen des Schiffes. In Höhe von Wittenbergen nahmen Hamburger Feuerlöschboote den Neubau in Empfang und begleiteten ihn mit Wasserfontänen bis zum Liegeplatz an der Überseebrücke, wo das Schiff unter musikalischer Begleitung festmachte. Die PETER PAN war zu dem Zeitpunkt neben dem Kreuzfahrtschiff EUROPA (33.819 BRT/Bj.1981) von Hapag-Lloyd das größte in Hamburg registrierte Passagierschiff. Den ganzen Tag herrschte an der Überseebrücke Volksfeststimmung und die TT-Line präsentierte stolz ihr neues Flaggschiff. Am Schiff gab es eine PETER PAN-Fanmeile mit Karussells, Schießbuden und Musik der Hamburger



Die PETER PAN in voller Fahrt auf der Ostsee. Foto: Dieter Streich

Feuerwehr-Band. An Bord verwöhnte man die Gäste auf dem Autodeck mit Freibier, Würstchen und Musik. Der interessierte Besucher konnte sich an Bord u.a. auf einer kleinen Ausstellung über „Schiffspost auf der Ostsee“ informieren. Die Öffentlichkeit hatte zu bestimmten Zeiten Gelegenheit, das Schiff zu erkunden und sich ein Bild über die gewaltigen Ausmaße des Neubaus zu machen.

Am späten Abend verließ die PETER PAN Hamburg, ging elbabwärts und anschließend durch den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee. Am Sonntag, den 1. Juni lief sie dann zum ersten Mal, festlich über die Toppen geflaggt und von vielen kleinen Booten begleitet, in Travemünde ein und kurz darauf gefolgt von der aus Trelleborg kommenden ROBIN HOOD. Somit lag an diesem Tag die neue PETER PAN (III) mit ihrer Namensvorgängerin gemeinsam am Travemünder Skandinavienkai.

Inneneinrichtung

Generell war das Interieur der neuen PETER PAN in dunkleren, gemütlichen Farbtönen gehalten. Die Sage der Märchenfigur Peter Pan war an vielen Orten an Bord in Bildern und Figuren anschaulich dargestellt. Das Schiff ist in drei große Bereiche aufgeteilt: während sich die überwiegende Anzahl der Kabinen im Vorschiff befinden, um den Passagieren eine leise und ruhige Überfahrt ohne störende Maschinengeräusche und Vibrationen zu ermöglichen, erstreckt sich der Unterhaltungsbereich über drei Decks im achteren Teil des Schiffes. Dort sind Restaurants, Bars und Aufenthaltsräume untergebracht. Die Fahrzeugdecks erstrecken sich über die gesamte Schiffslänge unter den Passagierbereichen auf drei Ebenen.

In Travemünde sowie auch in Trelleborg erreichen die Passagiere das Schiff beidseitig über Landgänge auf dem F-Deck. Über eine Treppe gelangt man in die Empfangshalle auf dem E-Deck, die sich wie auch die anderen Hallen auf dem D- und C-Deck über die ganze Schiffbreite erstrecken. Sie bilden eine Trennlinie zwischen

den Gesellschafräumen im hinteren- und dem Kabinentrakt im vorderen Teil des Schiffes. Neben diversen Sitzgelegenheiten finden die Passagiere in der E-Deckhalle als Anlaufstelle für alle Belange die Rezeption, das Zahlmeisterbüro und eine Bank vor. Im achteren Bereich ist die große Cafeteria, in der Passagiere kleine Speisen für den kleinen Geldbeutel zu sich nehmen kann. Hier haben auch die LKW-Fahrer ihren eigenen Bereich. Im großen Supermarkt mit einer separaten Boutique können die Fahrgäste Alkohol, Zigaretten, Süßigkeiten und die großen Düfte dieser Welt zollfrei einkaufen.

Auf dem D-Deck hat der Passagier in verschiedenen Restaurants die Wahl, ob er am Captains-Büffet, oder a-la-carte, in der Grillbar oder vielleicht im Gourmetrestaurant speisen möchte. Im dazugehörigen, großen Küchenbereich werden für alle Restaurants die Speisen zubereitet.

Auf dem C-Deck, im achteren Teil des Schiffes befindet sich die große Bar mit Showbereich, wo beim Musikdampferprogramm der TT-Line verschiedene Stars auf treten oder an Silvester die große Jahresabschlussfeier stattfinden sollten. An der Backbordseite gibt es ein großes Konferenzcenter, welches für damalige Verhältnisse modern eingerichtet und für jegliche Art von Tagungen ausgelegt war. Die Räume konnten durch Trennwände flexibel für die jeweilige Konferenzgröße gestaltet werden. An der Steuerbordseite lädt eine gemütliche Lounge zum Verweilen mit Meerblick ein. Dieser Bereich wurde auch zeitweise von einem Pächter als Spielcasino genutzt. Im Schiff gibt es fünf für Passagiere zugängliche Lifte.

Der Kabinenbereich der PETER PAN ist mit geräumigen Luxusaußenkabinen auf dem C-Deck, Vierbett- Außen- und Innenkabinen, Zweibett-Außen- und Innenkabinen sowie jeweils zwei behindertengerechten Außen- und Innenkabinen und einem Hospital auf dem E-Deck ausgerüstet. Alle 490 Kabinen sind mit einer Waschgelegenheit, einem WC und einer Dusche ausgestattet und mit elektronischen Kabinenschlössern gesichert. Das A- und B-Deck sind der Besatzung vorbehalten. Dort befinden sich die Brücke, die Besatzungsunterkünfte

und stilvoll eingerichtete Aufenthaltsräume, die mit einer Bar abgerundet werden. Das G- und F-Deck sind Fahrzeugdecks, an deren Außenseiten sich über die Länge der Aufbauten Zwei- und Vierbett-Kabinen befinden. Das H-Deck ist das Hauptfahrzeugdeck und erstreckt sich über die gesamte Schiffslänge und -breite. Nicht zu vergessen ist aber noch der Bereich unterhalb der Fahrzeugdecks im J- und K-Deck. Dort befinden sich Innenkabinen im J-Deck, Ruheräume mit Pullmannruhesessel sowie ein Fitness Bereich mit Swimming-Pool, Tischtennisraum, Sauna und einem kleinen Bordkino im K-Deck. Im gesamten achteren Teil ist die Maschinenanlage untergebracht.

Durch die Dimensionen, dem nahezu Kreuzfahrtstandard der neuen Schiffe und nicht zuletzt aufgrund der Schiffsnamen vermarktete die TT-Line die neue PETER PAN sowie auch ihr Schwesterschiff NILS HOLGERSSON als Märchenschiffe. Sie wurden, wie auch vergangene Fährschiffsgenerationen der TT-Line, als „ das schönste Stück Autobahn auf der Ostsee“ bezeichnet, was vielleicht auch an dem markanten Doppelschraubenkielwasser lag, das man sich mit etwas Fantasie als Autobahn vorstellen konnte.

Indienststellung

Am Abend des 2. Juni 1986 nahm die PETER PAN ihren Fährdienst zwischen Travemünde und Trelleborg auf und bediente im Allgemeinen die 22:00 Uhr Abendabfahrt ab Travemünde bzw. 10:00 Uhr ab Trelleborg. Das bis dahin ebenfalls zwischen Travemünde und Trelleborg verkehrende Charterschiff NORRÖNA wurde endgültig an Smyril Line zurückgegeben und nahm anschließend seinen Nordatlantikfährdienst nach Island wieder auf. In den Sommermonaten kamen für die PETER PAN im Wechsel mit dem am 26. Februar 1987 in Dienst gestellten, unter schwedischer Flagge fahrenden Schwesterschiff, zusätzlich Abfahrten ab 15:30 Uhr ab Travemünde bzw. Trelleborg hinzu. Parallel zur Passagier- und Fahrzeugbeförderung bedienten 1986 die

Frachtfähren SAGA STAR (8226 BRT/Bj.1981) und SAGA WIND (14.422 BRZ/Bj.1972) bis zur Indienststellung der Combicarrier NILS DACKE (24.245 BRZ) im Jahr 1988 sowie der ROBIN HOOD (24.728 BRZ) im Januar 1989 die Route nach Trelleborg. Die SAGA STAR wurde schon vor der Indienststellung der neuen Schiffe an die französische Reederei CMN verkauft und fuhr die letzten Wochen unter französischer Flagge und Besatzung in Rückcharter für die TT-Line. Nach einem kurzen Gastspiel in DFDS Charter im Esbjerg-Cuxhaven-Immingham-Harwich-Dienst nahm sie unter ihrem neuen Namen GIROLATA den Marseille-Bastia-Dienst für CMN auf. Später sollte sie noch einmal für ein paar Jahre in die Ostsee zur TT-Line zurückkehren. Die SAGA WIND wurde Ende 1988 an die SeaWind Line in Stockholm verkauft und nahm dort nach ihrem Umbau bei Blohm+Voss zur Eisenbahnfähre im April 1989 ihren Dienst von Turku nach Stockholm auf.

Schnell wurde die neue PETER PAN, wie auch ihr Schwesterschiff, sehr gut vom Markt angenommen. Die TT-Line bot neben einem hohen Standart ein umfangreiches Kurzreiseprogramm und kombinierte Durchgangstarife zu familienfreundlichen Preisen an. Selbst in der Nebensaison sorgten spezielle Sonderangebote für volle Schiffe. Persönlich erinnere ich mich an die damalige Zeit, wenn wir mit der Familie z.B. das Silvesterprogramm auf der PETER PAN buchten, musste das schon ein Jahr im voraus geschehen, um nicht auf einer Warteliste zu landen. Meistens buchten wir die nächste Silvesterfahrt kurz nachdem wir am Neujahrstag von Bord waren.

Normalerweise ist das Dasein einer Fähre damit begründet, Passagiere und Fahrzeuge von A nach B zu befördern. Im Lebenslauf der PETER PAN gibt es aber einige ungewöhnliche Vorkommnisse, die hier nicht unerwähnt bleiben sollten. Eines dieser Ereignisse fand im Herbst 1988 statt: ein paar waghalsige Mitglieder des Ersten Deutschen Wasserski Show-Teams machten sich mit der PETER PAN auf den Weg nach Trelleborg um dort vor der Hafeneinfahrt einen Rekordversuch zu starten. Um 8:00 Uhr am nächsten Tag begannen im Hafen von Trelleborg die Vorbereitungen für diesen Rekordversuch. Das Wasser hatte eine Temperatur von acht Grad und der Wind wehte

kalt und eisig. Als die PETER PAN pünktlich um 10:00 Uhr den Hafen von Trelleborg verließ, warteten vor der Hafeneinfahrt schon zwei Schlauchboote mit den Sportlern. Die PETER PAN stoppte auf, insgesamt drei Wasserskiläufer gingen zu Wasser und es wurde zu jedem eine 200 m lange Leinenverbindung mit dem Schiff hergestellt. Die Schlauchboote hatten eine Funkverbindung zur Brücke und jetzt kam es auf Kapitän Hauke an, dass er sein Schiff so schnell wie möglich beschleunigte. Die PETER PAN nahm Fahrt auf, doch zwei der Wasserskiläufer gelang es nicht, mit ihren Skiern aus dem Wasser zu kommen. Nur einer konnte sich für ein paar Sekunden hinter dem Schiff auf dem Wasser halten. Die eisige Kälte raubte aber auch ihm die Kraft und er musste loslassen. Die Tochter eines der Wasserskiläufer wollte noch in letzter Sekunde versuchen, den Rekordversuch zu retten, doch es gelang ihr leider nicht.

Ein anderer ereignisreicher Tag war der 8.8.1988: wie immer an einem derart einprägsamen Datum, war es damals für viele Paare ein passender Termin zum Heiraten. Zu diesem besonderen Datum wurden so auch auf der PETER PAN zwei Konferenzräume besonders hergerichtet, sodass sich an diesem Tag 19 Ehepaare an Bord trauen ließen. Nachdem die Jungvermählten durch die eine oder andere kleine Überraschung der Reederei verwöhnt wurden, gab es zum Schluss ein Gruppenfoto mit dem Kapitän des Schiffes.

Im Sommer 1989 befand sich die PETER PAN auf dem Weg von Trelleborg nach Travemünde und stand ca. fünf Seemeilen vor der Hafeneinfahrt von Travemünde. An Oberdeck genossen die Passagiere die frische Seeluft, als jemand gegen 16:00 Uhr auf einmal einen Mann im Wasser schwimmen sah. Sofort wurde die Besatzung informiert, der Kapitän stoppte umgehend das Schiff und befahl, ein Rettungsboot zu Wasser zu lassen. Nur Minuten später fischten Besatzungsmitglieder im Rettungsboot einen völlig entkräfteten Schwimmer im Neoprenanzug aus dem Wasser. An Bord stellte sich heraus, dass der Mann aus der DDR geflüchtet war. Als der Kapitän die geglückte Flucht über Bordlautsprecher bekannt gab, sammelten die 1400 Passagiere der PETER PAN rund 4000,- DM als Starthilfe für einen Neuanfang. Ein Passagier spendete sogar einen

Teil seiner Kleidung. Als die PETER PAN kurze Zeit später in Travemünde fest machte, wurde der Flüchtling in einem Lübecker Krankenhaus medizinisch versorgt.

Mitte Oktober 1989 ging die Besatzung der PETER PAN und auch die des am 28. Januar 1989 in Dienst gestellten Combicarriers ROBIN HOOD für fast eine Woche in den Streik und die Schiffe mussten in Trelleborg liegen bleiben. Der Grund für den Streik war die Ausflagung der deutschen Schiffe in ein Zweitregister. Sämtliche Abfahrten der beiden Schiffe fielen aus und die TT-Line musste die gebuchten Passagen auf die unter schwedischer Flagge fahrende NILS HOLGERSSON bzw. auf die damalige Vogelfluglinie umbuchen. Erst als die TT-Line und die Gewerkschaft Öffentliche Dienste Transport und Verkehr (ÖTV) einen neuen Haustarif aushandelten, bei der die Reederei auf eine Anwendung des Zweitregisters verzichtete und den Besatzungen bessere Urlaubskonditionen zusagte, nahmen die PETER PAN und die ROBIN HOOD ihren regulären Dienst wieder auf.

Am 3. Oktober 1990, dem Tag der Deutschen Einheit, gab es eine besondere Änderung im Fahrplan der PETER PAN, denn an diesem Tag fuhr sie morgens nicht direkt von Travemünde nach Schweden, sondern machte einen Zwischenstopp in Rostock. Erst von da aus ging es dann weiter nach Trelleborg. Dieser „Ausflug“ war im Grunde die erste Weichenstellung hin zu einer weiteren Expansion der TT-Line, die etwa ein Jahr später in die Gründung des Gemeinschaftsunternehmens TR-Line münden sollte, mit dem Ziel, fortan einen ständigen Fährdienst zwischen Rostock und Trelleborg anzubieten. Doch dazu mehr in der nächsten FERRIES-Ausgabe.

Im Juni 1992 machte die PETER PAN noch einmal negative Schlagzeilen, als Zivilbeamte der Hamburger Kriminalpolizei das kleine Casino auf dem C-Deck überprüften. Es bestand der Verdacht des illegalen Glückspiels an Bord. Den Pächtern des Casinos, die nichts mit der TT-Line zu tun hatten, wurde vorgeworfen, die Geldspielautomaten manipuliert zu haben. Die Beamten zögerten nicht lange und demontierten die Spielgeräte, beschlagnahmten diese und brachten sie anschließend in Travemünde von Bord.

Verkauf

Im Sommer 1990 suchte die tasmanische TT-Line (Transport Tasmania) ein Ersatzschiff für ihre fünf Jahre zuvor von der TT-Saga Line erworbene ABEL TASMAN ex NILS HOLGERSSON (III). Die australische Reederei wurde erneut bei der TT-Line in Deutschland fündig und erwarb schließlich deren PETER PAN (III) im Dezember 1990 zu einem Preis, der weit über dem ursprünglichen Baupreis lag. Da das Schiff in der Ostsee aber noch gebraucht wurde, vereinbarte man einen Liefertermin im September 1993. Eine Ende 1991 einsetzende Wirtschaftskrise in Australien aber ließ das Verkehrsaufkommen auf der vorgesehenen Route deutlich zurückgehen und es wurde zunehmend klar, dass das neue Schiff mit den jetzt zu erwartenden Transportzahlen nicht



Heckansicht der PETER PAN. Foto: Frank Behling

mehr ausgelastet werden konnte. Zudem stellte sich heraus, dass man inzwischen Schiffe mit ähnlicher Kapazität wesentlich günstiger hätte erhalten können. Als es dann auch noch zu Schwierigkeiten bei der Finanzierung des Schiffes kam, weil man für die ABEL TASMAN zunächst keinen Käufer finden konnte, geriet die tasmanische Regierung zunehmend unter Druck. Letztendlich lief dann aber doch alles wie geplant.

Bei TT-Line in der Ostsee wurde unterdessen im Januar 1993 das Schwesterschiff der PETER PAN (III), die NILS HOLGERSSON (IV) an Brittany Ferries verkauft. Als Ersatz charterte die TT-Line deshalb vom 22. Dezember 1992 bis April 1993 mit der 1974 gebauten FEDRA ex ROBIN HOOD -87 ex PETER PAN -86 eine alte Bekannte für die Linie Travemünde – Trelleborg ein. Aufgrund der mittlerweile bevorstehenden Übergabe der PETER PAN (III) an die Australier musste sich die TT-Line auch für dieses Schiff um Ersatz kümmern. Es gab verschiedene Überlegungen: von der Indienststellung eines Neubaus über die Verlegung der Olau-Jumbos in die Ostsee, Kauf eines gebrauchten Schiffes sowie Umbau eigener Tonnage. Letztendlich entschloss man sich dafür, die Combicarrier NILS DACKE und ROBIN HOOD als Ersatzschiffe für die beiden verkauften TT-Jumbos zu Passagierfähren umzubauen. Dafür ging als erstes Schiff die ROBIN HOOD im Dezember 1992 nach Turku in die Werft und konnte im April 1993 als fünfte NILS HOLGERSSON wieder zwischen Travemünde und Trelleborg in Dienst gestellt werden. Das Charterschiff FEDRA wurde dadurch nicht mehr benötigt und verließ die Ostsee endgültig in Richtung Mittelmeer. Der Umbau des zweiten Combicarriers zur neuen PETER PAN (IV) begann im Mai 1993 ebenfalls in Turku.

Als Ersatz für die im Umbau befindlichen Frachtfähren charterte TT-Line ab Dezember 1992 die für Stena Line gebaute TT-TRAVELLER ex STENA TRAVELLER -92 (18.332 BRZ/Bj.1991) sowie die ebenfalls noch recht neue italienische Frachtfähre VIA IONIO (14.398 BRZ/Bj.1991) dann ab Mai 1993. Während die TT-TRAVELLER mehrere Jahre für TT-Line



Die SPIRIT OF TASMANIA und rechts die ABEL TASMAN ex NILS HOLGERSSON am 29. November 1993 in Melbourne. Foto: Dale E. Crisp

im Dienst bleiben sollte, wurde die VIA IONIO bereits im August 1993 durch die von CMN eingekaufte GIROLATA ex SAGA STAR -89 (9095 BRT/Bj.1981) ersetzt, die erneut unter dem Namen SAGA STAR für TT-Line zum Einsatz kam.

Am Nachmittag des 31. August 1993 verließ die PETER PAN (III) ein letztes Mal Travemünde in Richtung Trelleborg. Schon einige Tage zuvor war ein Großteil der neuen australischen Besatzung an Bord gekommen, um sich mit dem Schiff vertraut zu machen. Als das Schiff am darauffolgenden Morgen wieder in Travemünde einlief, fand wenig später die Übergabe an die Transport Tasman-Line statt. An diesem 1. September lag die alte PETER PAN (III) übrigens vormittags zusammen mit der „neuen“ PETER PAN (IV) am Travemünder Skandinavienkai, ehe die Nachfolgerin pünktlich um 10.00 Uhr zu ihrer ersten Überfahrt von Travemünde nach Trelleborg ablegte.

Noch am Nachmittag desselben Tages verließ die alte PETER PAN (III), jetzt unter tasmanischer Flagge, zum letzten Mal Travemünde zu Umbauarbeiten in Richtung NOK nach Bremerhaven.

SPIRIT OF TASMANIA

Am 2. September 1993 erreichte die PETER PAN die Lloyd-Werft und wurde dort einem fünf Millionen US-Dollar teuren Umbau unterzogen. Neben den normalen Werftarbeiten und Umbauten im Gastronomie- und Servicebereich,

wurden unter anderem im Hauptfahrzeugdeck wasserdichte Querschotten eingebaut. Das sind Rolltore, die nach dem Verladen von Fahrzeugen von den Bordwänden ins Fahrzeugdeck bis zum mittleren Aufbaubereich gezogen werden und das Hauptfahrzeugdeck in sechs große wasserdichte Abteilungen unterteilen. Am 30. September war die Werftzeit beendet und fünf Tage später verließ das Schiff unter dem Namen SPIRIT OF TASMANIA Bremerhaven mit Ziel Australien. Während dieser Werftzeit hatte sie zwar die Rumpfaufschrift der neuen Reederei erhalten, doch blieben am Schornstein unverändert die alten TT-Line Farben, obwohl die australische TT-Line (Transport Tasman-Line) mit der deutschen TT-Line nichts zu tun hatte. Die SPIRIT OF TASMANIA nahm den Weg um das Kap der Guten Hoffnung und machte für einen Bunkerstopp in Kapstadt fest. Anschließend überquerte sie den Indischen Ozean und erreichte am 12. November den australischen Hafen Devonport. Hier wurde sie in den nächsten zwei Wochen für ihren zukünftigen Dienst zwischen dem tasmanischen Devonport und Melbourne auf dem australischen Kontinent vorbereitet und ausgerüstet. Am 25. November verließ die SPIRIT OF TASMANIA Devonport für eine Vorstellungsfahrt nach Hobart, wo sie in den Morgenstunden des folgenden Tages eintraf und für einige Stunden fest machte. Anschließend fuhr sie den River Derwent hinauf, um vor dem Bellerive Oval für ein paar Stunden zu ankern. Dort fanden zu diesem Zeitpunkt die internationalen Cricket-Meisterschaften statt

Der Anstrich der SPIRIT OF TASMANIA sieht dem von TT-Line nicht unähnlich. Die Schornsteinmarke ist sogar unverändert geblieben. Foto: Ian Edwards



und es war eine günstige Gelegenheit dort das Schiff der Öffentlichkeit zu präsentieren. Am 27. November liefen die ABEL TASMAN und die SPIRIT OF TASMANIA gemeinsam von Devonport nach Melbourne aus. Am nächsten Tag legte vorerst aber nur die ABEL TASMAN an, um Passagiere und Fahrzeuge von Bord zu geben. Anschließend verließ sie wieder mit einer Gruppe Reedereiangehöriger den Hafen und fuhr der SPIRIT OF TASMANIA entgegen, die draußen in der Port Phillip Bay schon auf das Empfangskomitee wartete. Für die ABEL TASMAN war das gemeinsame Einlaufen mit dem Nachfolger gleichzeitig das letzte in Melbourne, wo sie anschließend zum Verkauf aufgelegt wurde. Im April 1994 wechselte sie in den Besitz der griechischen Reederei Ventouris Ferries und unter dem neuen Namen POLLUX verließ sie am 30. April Melbourne in Richtung Mittelmeer (siehe dazu FERRIES 3/2010, Seite 22 ff.).

Die SPIRIT OF TASMANIA nahm am 29. November ihren regulären Dienst über die Bass Strait von Devonport nach Melbourne auf. Sie machte in einer Woche vier nächtliche Rundreisen, jeweils im täglichen Wechsel eine Abfahrt von Devonport und Melbourne. Aufgrund steigender Buchungen wurde die Anzahl der wöchentlichen Rundreisen im Laufe der Zeit erhöht. Weil sonntags keine regulären Überfahrten stattfanden, lief die SPIRIT OF TASMANIA an diesen Tagen zu abendlichen Kurzkreuzfahrten durch die Port Phillip Bay aus, die sich im Laufe der Jahre zunehmender Beliebtheit erfreuten. Alles in Allem war der Dienst der SPIRIT OF TASMANIA in Australien von Alltäglichkeiten geprägt, wobei es allerdings auch zu herausragenden Ereignissen kam:

So geriet sie in der Nacht des 25. Mai 1994 auf dem Weg von Devonport nach Melbourne in einen schweren Sturm. Mehrere Versuche in Melbourne einzulassen scheiterten und so musste das Schiff bis zum 27. Mai das Unwetter draußen vor dem Hafen abwettern, bis es schließlich nach einer Wetterbesserung gelang, doch noch einzulassen.

Das Jahr 1995 verbrachte die SPIRIT OF TASMANIA ohne nennenswerte Vorfälle. Nur gelegentlich musste der Fährdienst aufgrund sehr schlechten Wetters in der Bass Strait unterbrochen werden. Starke Winde machten dem Schiff beim An- und Ablegen oftmals sehr zu schaffen, wobei der Kapitän dann hin und wieder Schlepperhilfe in Anspruch nahm. Auch die folgenden Jahre verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Der Fahrplan wurde aber vom 25. Juli bis zum 11. August 1995 zur routinemäßigen Werftzeit im australischen Newcastle, 14. bis zum 26. Juli 1997 und vom 19. Juli 1999 bis zum 2. August 1999 wegen Werftliegezeiten bei Garden Island in Sydney unterbrochen. Hier gab es während dieser Zeiträume keinen Ersatz und sämtliche Abfahrten fielen komplett aus. Kaum aus der Werft, traten am 3. September 1999 auf dem Weg von Melbourne nach Devonport schon Probleme mit den Hauptmaschinen auf. Als die SPIRIT OF TASMANIA am nächsten Tag den Hafen in Richtung Melbourne verließ, fielen kurz darauf drei von vier Hauptmaschinen ganz aus. Mit nur noch einer Maschine humpelte sie wieder zurück in den Hafen von Devonport und



Am 24. Dezember 2002 verlässt die SPIRIT OF TASMANIA als SPIR mit Heimathafen Bergen Sydney. Im Hintergrund die berühmte Oper. Foto: Ian Edwards

musste dort für Instandsetzungsmaßnahmen zunächst liegen bleiben. Eine spätere Inspektion der Fahranlage ergab, dass der Ausfall der Hauptmaschinen auf eine Verunreinigung des Treibstoffs zurückzuführen war. Da so schnell kein Ersatzschiff zur Verfügung stand, mussten die Passagiere, die auf das Festland wollten, zunächst per Flugzeug dorthin gelangen. Für den Transport der Fahrzeuge wurde der Autotransporter TURANDOT (55.598 BRT/Bj.1995) der schwedischen Wallenius Lines, der sich im regulären, internationalen Liniendienst befand, für den Teilabschnitt von Devonport nach Melbourne gechartert, sodass zumindest einige Fahrzeuge auf das Festland gelangen konnten. Zur weiteren Aufrechterhaltung des Fährverkehrs charterte TT-Line Tasmania dann ab dem 11. September den Katamaran CONDOR 10 (3241 BRZ/Bj.1992), der zuvor beschäftigungslos in Wellington auflag. Die Reparatur der Hauptmaschinen der SPIRIT OF TASMANIA dauerten bis zum 21. September. Fünf Tage später nahm das Schiff seinen regulären Dienst wieder auf und die Charter der CONDOR 10 endete am selben Tag. Die Schnellfähre verholte nach Hobart und wurde in der dortigen Werft aufgelegt.

Am 23. Februar 2001 befand sich die SPIRIT OF TASMANIA auf dem Weg nach Devonport als nachts um 01:30 Uhr im Fotogeschäft auf dem E-Deck ein Feuer ausbrach. Alle Passagiere wurden geweckt und begaben sich auf ihre Notfallsammelstationen, um ggf. das Schiff verlassen zu können. Doch zum Glück konnte das Feuer nach einer halben Stunde durch die Besatzung gelöscht werden und die Passagiere in ihre Kabinen zurückkehren. Durch das schnelle Eingreifen der Besatzung kam niemand der Gäste zu Schaden. Der Zwischenfall beeinflusste auch nicht den Fahrplan und die Schäden wurden in Laufe der nächsten Rundreisen an Bord behoben. Im Laufe der Zeit musste die SPIRIT OF TASMANIA aufgrund erhöhter Nachfrage ihren Fahrplan erweitern und es kamen zusätzliche Abfahrten dazu. Die Reederei ging sogar noch weiter und charterte für die Hauptsaison der nächsten drei Jahre die Katamaranschnellfähre INCAT 046 (5617 BRZ/

Bj.1997) der kanadischen Reederei Bay Ferries ein, die, wie auch zuvor in Kanada, unter dem Marketingnamen THE CAT zum Einsatz kam. Doch aufgrund zu hoher Unterhaltungskosten der Schnellfähre endete die Charter schon im April 2002.

Das Passagier- und Fahrzeugaufkommen war mittlerweile aber so weit angestiegen, dass die SPIRIT OF TASMANIA das alleine nicht mehr bewältigen konnte. Die tasmanische TT-Line entschloss sich daher im Frühjahr 2002 für die Anschaffung zweier baugleicher Schwesterschiffe und erwarb die Fährschiffe SUPERFAST III und SUPERFAST IV (jeweils 29.067 BRZ/Bj.1998) von der griechischen Reederei Superfast Ferries und setzte die Schiffe ab September 2002 als SPIRIT OF TASMANIA II und SPIRIT OF TASMANIA I ein.

Die somit überflüssig gewordene SPIRIT OF TASMANIA verließ Devonport am 30. August 2002 zu ihrer letzten regulären Reise und traf einen Tag später letztmalig fahrplanmäßig in Melbourne ein. Einen Tag später, am 1. September nahmen die beiden neuen Schiffe den Fährdienst auf und die SPIRIT OF TASMANIA wurde zunächst in Devonport aufgelegt.

Seit ihrer Indienststellung bei der TT-Line Tasmania hatte die alte SPIRIT OF TASMANIA 2849 Mal die Bass Strait überquert, hatte 680.000 Seemeilen zurückgelegt und dabei 2,3 Millionen Passagiere, 807.000 Fahrzeuge und 185.000 Trailer befördert. Während dieser Zeit hatte sich das Schiff großer Beliebtheit erfreut und die Beförderungszahlen stetig zugenommen. Gegen Mitternacht des 5. Septembers 2002 verließ die SPIRIT OF TASMANIA zum letzten Mal Devonport und verholte nach Sydney, wo sie am 7. September eintraf und dort in den folgenden Monaten an wechselnden Liegeplätzen zum Verkauf aufgelegt wurde. Am 16. Dezember lief das Schiff mit potenziellen Käufern zu einer eintägigen Vorstellungsfahrt aus. Schließlich fand sich in Gestalt der norwegischen Fjord Line ein Käufer und die SPIRIT OF TASMANIA wechselte für 260 Mio. NOK zurück nach Europa.



Die FJORD NORWAY am 18. April 2003 auslaufend Hanstholm. Foto: Frank Lose

FJORD NORWAY

Im Zuge der Übernahme durch Fjord Line wurde die SPIRIT OF TASMANIA am 22. Dezember 2002 in SPIR umbenannt und im norwegischen Bergen registriert. Zwei Tage später verließ die SPIR den Hafen von Sydney und verabschiedete sich beim Passieren der Sydney Harbour Bridge mit drei langen Typhonsignalen von ihrer alten Heimat. Sechs Tage später legte das Schiff für einen kurzen Bunkerstopp in Fremantle, im Norden Australiens an und begab sich dann auf die lange Reise über Singapur, den Indischen Ozean, Colombo, durch den Suez-Kanal ins Mittelmeer, mit einem Stopp auf Malta bis nach Nordeuropa. Am 28. Januar 2003 erreichte die SPIR den dänischen Hafen Frederikshavn, wo sie bei der dortigen Ørskovs Stålskibsværft in den nächsten Wochen für ihren neuen Dienst bei Fjord Line vorbereitet wurde. Der vordere Bereich wurde zusätzlich durch ein innen liegendes McGregor-Bugtor, welches wie ein Garagentor von oben herab gefahren wird, verstärkt. Es verschloss das Fahrzeugdeck wasserdicht für den Fall, dass bei einem Defekt am eigentlichen Bugtor Wasser in das Fahrzeugdeck gelangen würde. Die Bugstrahlruder bekamen neue, leistungstärkere Motoren (2 x 2160 kw), die alte Ruderanlage wurde ausgebaut und durch eine neue Becker-Ruderanlage für noch bessere Manöviereigenschaften ersetzt. Die Hilfsdiesel wurden einer Generalüberholung unterzogen, die technischen Einrichtungen im Maschinenkontrollraum und auf der Brücke wurden durch neuere Technik ersetzt.

Auch im Bereich der Rettungsmittel gab es weitere wesentliche Änderungen: so wurden an beiden Seiten auf Deck 4, dem ehemaligen G-Deck, jeweils eine Rettungsstufe installiert. So konnte jetzt auf einen Teil, der an Oberdeck untergebrachten Rettungsiseln verzichtet werden. Ebenso wurden die Rettungsboote samt Ausrüstung grundlegend überholt. Der gesamte Gastronomie- und Servicebereich wurde umgebaut und umgestaltet. Im Kabinenbereich fanden weitere umfangreiche Renovierungsarbeiten statt. Nach Fertigstellung der Arbeiten verholte die mittlerweile in FJORD NORWAY umbenannte SPIR ins norwegische Bergen, wo der

bisher unvollendet gebliebene Anstrich ergänzt wurde. Hier erhielt sie am 9. April bei einer feierlichen Taufzeremonie auch offiziell ihren neuen Namen und trat anschließend ihre erste Reise von Bergen über Egersund nach Hanstholm an. Die Strecke hatte eine Gesamtlänge von 260 sm, die das Schiff im Allgemeinen in 16,5 Stunden zurücklegte, wodurch wöchentlich drei bis vier Abfahrten in der Nebensaison und sieben Abfahrten in der Hauptsaison angeboten werden konnten. Das zuvor auf dieser Linie verkehrende Fährschiff BERGEN (16.551BRZ/Bj.1993) wurde abgezogen und ging in eine Charter an DFDS Seaways als DUCHESS OF SCANDINAVIA auf die Strecke Cuxhaven – Harwich.

Weil die FJORD NORWAY ja ursprünglich für den engen Hafen von Trelleborg konzipiert worden war, war sie aufgrund ihrer kompakten Größe verbunden mit sehr guten Manöviereigenschaften für den Hafen von Hanstholm wie geschaffen. Aber auch hier ging mal etwas daneben: so gelangte am 21. Dezember 2003 eine Festmacherleine in eines der Bugstrahlruder der ablegenden Fähre und legte dieses lahm. Wegen des starken Sturmes gelang es der FJORD NORWAY daraufhin nicht mehr, aus eigener Kraft den Hafen zu verlassen. Sie musste bis zum nächsten Tag warten, ehe ein Schlepper sie vom Liegeplatz wegziehen konnte. Nachdem zwei Jahre später die Charter der DUCHESS OF SCANDINAVIA bei DFDS beendet war, kehrte sie wieder zu Fjord Line zurück und unterstützte als ATLANTIC TRAVELLER ab dem 17. November 2005 den Bergen-Hanstholm Dienst der FJORD NORWAY. Diese wiederum bediente ab dem gleichen Tag zusätzlich die Strecke Bergen – Stavanger – Newcastle, um dort die einen Monat zuvor außer Dienst gestellte JUPITER ex COLOR VIKING -98 KING OF SCANDINAVIA -94 ex SVEA CORONA -89 ex DANA GLORIA -85 ex WELLAMO -81 (20.581BRZ/Bj.1975) zu ersetzen. Beide Strecken wurden fortan wechselseitig von der FJORD NORWAY befahren, wobei zweimal pro Woche die Strecke Bergen – Newcastle und einmal die Strecke Bergen – Hanstholm bedient wurde. Lange sollte die ehemalige PETER PAN allerdings nicht für

Fjord Line im Dienst bleiben. Als im Frühjahr 2005 die ebenfalls norwegische Reederei Color Line für ihr Fährschiff PRINSESSE RAGNHILD (35.855 BRZ/Bj. 1981), das unlängst auf der Strecke Kiel – Oslo durch einen Neubau abgelöst worden war, eine neue Beschäftigung suchte, eröffnete man kurzerhand einen Liniendienst zwischen Hirtshals, Stavanger und Bergen in direkter Konkurrenz zur Fjord Line. Aber nicht nur mit Dumping-Preisen machte der größere Konkurrent der Fjord-Line das Leben schwer. Die PRINSESSE RAGNHILD war zudem auch noch viel größer und luxuriöser als die FJORD NORWAY. Der Fjord Line blieb nichts anderes übrig, als sich von der FJORD NORWAY zu trennen. Im Oktober 2006 wurde das Schiff in Bergen aufgelegt und in FJORD umbenannt.

PRINCESS OF NORWAY

Doch schon am 14. Oktober verlegte die FJORD zur Ørskovs Stålskibsværft nach Frederikshavn und traf dort einen Tag später ein. Noch am gleichen Tag ging sie in den Besitz der dänischen Reederei DFDS mit Sitz in Kopenhagen über und bekam schließlich im Laufe des Werftaufenthaltes einen neuen Anstrich sowie den Namen PRINCESS OF NORWAY. Anfang November waren die Überholungs- und Umbauarbeiten beendet und das Schiff verholte wieder zurück nach Bergen, wo es am 8. November durch ihre Taufpatin Angelika Skaug dann auch offiziell auf den neuen Namen getauft wurde. Einen Tag später nahm das Schiff den 336 sm langen Dienst von Bergen über Haugesund und Stavanger nach Newcastle auf. Die Überfahrtszeit betrug dabei 18,5 Stunden. Ursprünglich hatte Fjord Line im Oktober für das Schiff eine dreitägige Kurzkreuzfahrt von Göteborg nach Amsterdam geplant, die aber durch den Verkauf des Schiffes an DFDS nicht mehr durchgeführt werden konnte. DFDS verwarf den Gedanken an eine derartige Kreuzfahrt aber nicht vollends und so lief die PRINCESS OF NORWAY zum Jahreswechsel 2006 / 2007 zu einer Silvesterkreuzfahrt aus, die sie von Bergen nach Göteborg und wieder zurück führte.

Kurz darauf gab es äußerlich eine markante



Am 11. November 2006 in North Shields bei Newcastle sind die beiden Schwesterschiffe wieder vereint, rechts: die PRINCESS OF NORWAY während der ersten Reise für DFDS und links das Schwesterschiff KING OF SCANDINAVIA ex NILS HOLGERSSON. Foto: Frank Lose

Änderung: in den ersten Wochen des Jahres 2007 wurde während eines Werftaufenthaltes der klassische Schornsteinaufsatz als Abweiser für Rußpartikel entfernt und gegen ein käfigähnliches Gebilde ersetzt. Für Liebhaber des Schiffes war dieser Umbau dem äußeren Erscheinungsbild nicht gerade zuträglich. Lange verblieb die PRINCESS OF NORWAY aber nicht auf der Strecke Bergen – Newcastle.

Für eine Reederei ist es einfacher, ihre Transportkapazitäten auf der jeweiligen Route mit bau- oder zumindest kapazitäts-gleichen Schiffen zu planen. DFDS Seaways befand sich seit März 2006 ebenfalls im Besitz des Schwesterschiffes der PRINCESS OF NORWAY, der KING OF SCANDINAVIA ex VAL DE LOIRE -06 ex NILS HOLGERSSON -93 (31.788 BRZ/Bj.1987), das zusammen mit der QUEEN OF SCANDINAVIA ex FINLANDIA -90 (33.575 BRZ/Bj.1981) die Strecke Ijmuiden – Newcastle bediente. Und so entschloss sich die Reedereiführung, die PRINCESS OF NORWAY gegen die QUEEN

OF SCANDINAVIA auszutauschen. Dieser Schiffswechsel fand schließlich am 29. Mai 2007 in Newcastle statt. Die PRINCESS OF NORWAY war an diesem Tag regulär aus Bergen und die QUEEN OF SCANDINAVIA aus Ijmuiden gekommen. Als die Passagiere von Bord waren hatten die Besatzungen gerade einmal acht Stunden Zeit, die gesamte Gastronomie- und Shopausrüstung einschließlich Personal und deren Habseligkeiten von einem zum anderen Schiff zu bringen. Viel konnte man dabei nicht vorbereiten, denn der normale Betrieb an Bord durfte nicht eingeschränkt werden und am gleichen Abend musste der Service in gewohnter Manier weitergehen. Aber es blieb alles im zeitlichen Rahmen und somit konnten beide Schiffe fahrplanmäßig Newcastle verlassen, die PRINCESS OF NORWAY in Richtung Ijmuiden und die QUEEN OF SCANDINAVIA ins norwegische Bergen.

Nach etlichen Jahren und Einsätzen, die sie bis auf die andere Seite der Erde führten, versieht die PRINCESS OF NORWAY nun

wieder zusammen mit ihrer alten TT-Line-Schwester ihren Dienst. Nicht nur die bereits geschilderten Vorteile, die Fahrzeug- und Passagierkapazitäten bei zwei gleichen Schiffen besser planen zu können, sondern auch die kompakte Schiffsgröße kombiniert mit den sehr guten Manövriereigenschaften (die besonders für den Hafen von Ijmuiden gebraucht werden) und der umfangreiche Service- und Unterhaltungsbereich sind eindeutige Pluspunkte für die Auswahl der Schiffe durch DFDS. Die Fahrzeugkapazität ist ausreichend und das Hauptaugenmerk dieser Strecke liegt auf den Teilnehmern von Mini-Kreuzfahrten, die die beiden ehemaligen TT-Liner gerne annehmen, um an Bord stilvoll zu speisen und dann anschließend in der Bar am Abendprogramm mit Tanzmusik vom Plattenteller oder einer Live-Band teilzunehmen. Erst vor kurzem bin ich mit der PRINCESS OF NORWAY gefahren und hatte an Bord dank der Unterstützung der Schiffsführung die Gelegenheit das Schiff bis ins kleinste Detail genauer kennen zu lernen. Ich war positiv überrascht vom Zustand des Schiffes. Gab es nach der Übernahme des Schiffes durch DFDS immer wieder Probleme mit den Bugtoren – was zur Folge hatte, dass in beiden Häfen Fahrzeuge umständlich über die Heckrampen be- und entladen werden mussten – oder bereitete der Schiffsführung auch hin und wieder die Maschinenanlage Sorgen, so konnten all diese durch viel Fleiß und Arbeit, die die Besatzung in das Schiff steckte, beseitigt werden. Der Maschinenbereich ist sehr sauber und ein Blick in die Bilgen verrät dass das Schiff sehr gepflegt wird. Die Außendecks sind trotz der 24 Jahre in einem tadellosem Zustand und die Besatzung ist weiterhin eifrig dabei, den Rost der Jahre zu beseitigen. Der Kabinenbereich wurde im Laufe der Zeit zwar immer wieder renoviert, doch fühlt man sich dort in damalige TT-Zeiten zurück versetzt.

Kurz nach der Übernahme durch DFDS erhielt die PRINCESS OF NORWAY Gitter um die verlängerten Abgasrohre. Das Foto zeigt das Schiff einlaufend Ijmuiden. Foto: Marc Peper



Das ehemalige J-Deck mit Innenkabinen wird heute auf der PRINCESS OF NORWAY überwiegend als Besatzungsunterkunft genutzt. Normalerweise hat die Crew ihre Unterkünfte im Bereich der oberen Aufbauten dem ehemaligen A- und B-Deck. Lassen es die Passagezahlen in der Nebensaison zu, werden unten im Schiff im ehemaligen J-Deck die Innenkabinen als Besatzungsunterkünfte genutzt und somit Kammern einzeln anstatt mit zwei Personen belegt. Steigen in der Hochsaison die Passagezahlen an muß die Besatzung wieder in ihren ursprünglichen Unterkünften zusammenrücken und die Kabinen stehen wieder den Passagieren zur Verfügung. Das ehemalige K-Deck mit dem Pool-, Sauna-, Tischtennisbereich sowie den Ruheräumen mit Pullmann-Sesseln ist mittlerweile nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich. Es war einfach zu teuer, den Poolbereich zu unterhalten, zumal dieser nur wenig von den Passagieren angenommen wurde. Der Estrich musste im gesamten Naßbereich entfernt und neue Bodenplatten ersetzt werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt waren neue Sicherheitsbestimmungen: weil sich das ehemalige K-Deck unterhalb der Wasserlinie befindet, dürfen inzwischen dort eingebaute wasserdichte Schotten nicht dauerhaft offen stehen, was bei regelmäßigem Publikumsverkehr aber wohl nicht zu vermeiden gewesen wäre und könnten zum anderen durch vorgeschriebene hydraulische Automatik-Schliessvorrichtungen zu gefährlichen Situationen führen. Aus diesen Gründen baute man das gesamte K-Deck komplett zurück und nutzt den leeren Pool und die angrenzenden Räume heute nur noch als Stau- und Lagerraum bzw. als Fitnessraum für die Besatzung. Dort unten erinnert definitiv nichts mehr an die damalige TT-Zeit. Im Laufe der letzten Jahr investierte die Reederei



Bei der nächsten Werftüberholung im Februar 2011 in Odense soll aus der PRINCESS OF NORWAY die PRINCESS SEAWAYS werden. Zeichnung DFDS Seaways

DFDS-Seaways viel Geld in das Schiff und es ist davon auszugehen, dass die PRINCESS OF NORWAY noch ein paar Jahre auf der Linie verkehren wird. Sie entspricht trotz ihres Alters immer noch dem heutigen Fährschiffstandard Nordeuropas. Die nächste Werftliegezeit ist für die PRINCESS OF NORWAY für den Februar 2011 in Munkelbo bei Odense geplant. Dort wird sie das neue DFDS-Farbkleid und ihren neuen Namen PRINCESS SEAWAYS bekommen.

Fazit

Leider hat die ehemalige PETER PAN ihren gemütlichen Charme aus TT-Line-Zeiten im Laufe der Jahre verloren, erstrahlt aber heute im modernen Design der DFDS Seaways. Die dunklen Holzvertäfelungen sind weiß übergestrichen, Bodenbeläge immer wieder durch modernere ersetzt und der Gastronomie- und Servicebereich hier und da umgebaut und den jeweiligen Ansprüchen angepasst worden. In modernen Restaurant lässt es sich eigentlich noch wie früher am Buffet, a la Carte oder im Spezialitätenrestaurant speisen oder in der Columbus Bar auf dem ehemaligen C-Deck findet wie damals noch das Unterhaltungsprogramm mit Live-Musik,

oder Musik vom DJ und Tanz statt. Schlendert man nachts über das Oberdeck um noch einmal frische Luft zu tanken, fühlt man sich doch wieder auf die damalige PETER PAN zurück versetzt. Allerdings sind sämtliche Oberdeckflächen jetzt in blau anstatt in grün gehalten. Selbst die Gerüche und die Geräuschkulisse an Bord erinnert sehr an die damalige TT-Zeit. Bucht man heute eine Überfahrt mit der TT-Line, ist leider auf den derzeitigen Schiffen nichts mehr von dem Charme und dem Unterhaltungsangebot der alten PETER PAN (III) von 1986 übrig geblieben. Der Wegfall des Verkaufs zollfreier Waren und Dumpingpreise von Billigfliegern machten der TT-Line das Geschäft schwer. Die Passagierzahlen waren rückläufig und die Reederei konzentriert sich heute hauptsächlich auf das Frachtgeschäft und verkleinerte den Unterhaltungs- und Servicebereich auf ihren Hauptfähren PETER PAN (V) und NILS HOLGERSSON (VI). Aus den einstigen Märchenschiffen sind heute RoPax-Fähren geworden, dessen Schiffsnamen nur noch an die damalige Märchenzeit erinnern. Die damalige PETER PAN (III) und ihr Schwesterschiff boten einen Komfort, den nachfolgende Generationen nicht mehr erreichten.

Haben Sie 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
- 4/96 : Gotlandslinjen, BASTØV + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)
- 4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil)
- 2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)
- 3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil)
- 4/98 : Skagerakexpressen (2. Teil), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA
- 2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud
- 3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)
- 4/99 : Vaasanlaivat (3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND
- 2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), CITY OF MILWAUKEE
- 3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3. Teil), SPROGÖ
- 4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD
- 1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fahren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr nach Samsø
- 2/01 : PRIDE OF ROTTERDAM, Fährverkehr nach Samsø (2. Teil), Golf von Kalifornien
- 4/01 : Agapitos (1. Teil), SASSNITZ, Silja Klassiker, TOM SAWYER; Schnellfähren für NEL
- 1/02 : Normandy Ferries, Agapitos (2. Teil), MECKLENBURG-VORPOMMERN, Q, MARY 2
- 2/02 : FINNMARKEN, SCHWERIN, Fährschiffahrt in Norwegen, ASUKA und NIPPON MARU
- 3/02 : Sommerhighlights 2002, RÜGEN, Agapitos Express Ferries (1. Teil), Peace Boat
- 4/02 : ROMANTIKA - CINDERELLA, Orkney + Shetland Fahren, Agapitos Express Ferries
- 1/03 : DEUTSCHLAND, Townsend Thoresen Frachter, Straits of Mackinac
- 2/03 : GATCOMBE, MIDNATSOL / NORDSTJERNEN, Straits of Mackinac, Langeland-Kiel
- 3/03 : Sommerhighlights 2003, BANASA, ORIANA + AUJORA, 40 Jahre WARNEMÜNDE
- 4/03 : Von Fünen nach Alsen, Montenegro Lines, Orkney + Shetland Fahren, DANA GLORIA
- 1/04 : AALLOTAR - SVEA REGINA, QUEEN MARY 2, Kanaren-Neubauten, Dover-Calais
- 2/04 : SAGA LEJON, WELAMO-SVEA CORONA-BORE STAR, JEWEL OF THE SEAS
- 3/04 : Sommerhighlights 2004, SILVIA REGINA+FINLANDIA, HOMERIC - COSTA EUROPA
- 4/04 : PONT-AVEN, Hamburg-Helgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griechenland
- 1/05 : COLOR FANTASY, Helsingborg-Travemünde, RUGEN, SOUTH-SEA, Kanal-Inseln
- 2/05 : GOTLAND + VISBY, Bremerhaven - Helgoland, KONG FREDERIK IX
- 3/05 : Sommerhighlights, Fahren in Japan, Alang, BIRKA PRINCESS-BIRKA PARADISE
- 4/05 : Portsmouth-Le Havre, AMERICAN STAR, SVEA - WELAMO, HAMMERODDE - POMERANIA
- *1/06 : Von Deutschland nach England, SAGAFJORD-VISTAFJORD, AL SALAM BOCCACCIO 98
- 2/06 : FINNHANSA - FINNPARTNER, Fahren der Balearen, SAGA ROSE-SAGA RUBY, DANA ANGLIA
- 3/06 : Sommerhighlights, SILJA SERENADE, BOUDICCA - ALBATROS, WILHELMSHAVEN-LEVIATHAN
- 4/06 : Fahren in Kanada, Piräus - Ägina, Fahren auf dem Bodensee, LADY OF MANIN, GRAND VICTORIA
- 1/07 : HERALD OF FREE ENTERPRISE, Costa Crociere, STENA BRITANNICA, Scheldefähre in Sizilien
- 2/07 : AIDADIVA, Nomicos Lines, KARL CARSTENS, NORWEGIAN PEARL, Caledonian MacBrayne
- 3/07 : Sommerhighlights 2007, Nomicos (2. Teil), VANA TALLINN, Kasinoschiffe in Asien
- 4/07 : Caledonian MacBrayne, THE TOPAZ, NATCHAN RERA Im Sturm nach Danzig
- 1/08 : NORDIA & SKANDIA, QUEEN VICTORIA, AQUARAMA, An Bord der ANTHI MARINA
- 2/08 : Fahren der dänischen Südsee, BOTNIA & FLORIA, Fahren der Bretagne, ULSTER PRINCE+QUEEN
- 3/08 : Sommerhighlights 2008, LISCO GLORIA, EURODAM, DELPHIN VOYAGER
- 4/08 : FINNJET, OCEAN NOVA, OLYMPIC CHAMPION, CELEBRITY SOLSTICE
- 1/09 : Fragline Ferries, CARNIVAL SPLENDOR, COSTA VICTORIA, SKANIA vs. PETER PAN
- 2/09 : EMSLAND, PRIDE OF HULL, Fahren nach Cheju, CROWN ODYSSEY-BALMORAL
- 3/09 : Sommerhighlights, DELFIN CLIPPER - PRINCE ALBERT II, NILS HOLGERSSON
- 4/09 : MEIN SCHIFF, ORIANNA + AUJORA, 40 Jahre WARNEMÜNDE
- 1/10 : WAPPEN VON HAMBURG, NILS HOLGERSSON (II); NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER
- 2/10 : MARTIN I SOLER, PETER PAN (II), Fahren in Istanbul, ARCADIA, PRIDE OF ROTTERDAM
- 3/10 : Sommerhighlights, SAGA PEARL II, UTHLANDE, LE BOREAL, NILS HOLGERSSON (III)

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: 1995-1998 für 2,00 €, 1999-2002 für 4,00 €, 2003-2008 für 6,00 € und 2009-2010 9,- € pro Ausgabe plus 1,50 € Versandkosten. Einzelbestellungen sowie Abonnementwünsche bitte an die folgende Adresse:

FERRIES-Vertrieb, Frank Heine, Schmiedestr. 28, 24875 Havetoftlojt (siehe Impressum, Seite 2)

Eine Woche auf dem Schiff der Musik mit „finale vulkanoso“

- ein etwas anderer Reisebericht von Anja und Heino Sehlmann

COSTA PACIFICA am Anleger in Malta. Dahinter liegt die MARIA DOLORES von Virtu Ferries. Foto: Heino Sehlmann

Man nehme ein fast 12 Jahre verheiratetes Ehepaar, wobei ER mehrere Tausend Schiffpostkarten und -fotos und auch sonst nicht alle Schiffstassen im Schrank hat und SIE in der Lage ist nach nur flüchtiger Ansicht eines Schiffes zumindest die Reederei richtig bestimmen zu können und ansonsten hart im Nehmen ist. Eigentlich sind wir vorzugsweise mit unserer 10 m² großen Villa am Haken in Nordeuropa unterwegs. Aber nach etlichen Fährfahrten, Hurtigrute und Göta-Kanal stand das Thema „Kreuzfahrt“ ganz weit oben auf der Agenda – idealerweise auf einem überschaubaren Schiff in der Relation östliches Mittelmeer. Da das Urlaubsfenster vorgegeben war, reduzierte sich das Angebot zusehends und schließlich landeten wir auf der COSTA PACIFICA, um „Höhepunkte im westlichen Mittelmeer“ zu erleben. Das Routing sieht Savona, Barcelona, Palma de Mallorca, Valletta, Catania und Civitavecchia vor.

Die Piloten der Kranich-Airline und die Fluglotsen haben auf (ihrer Meinung nach berechnete) Streiks verzichtet und auch das „Ich packe meinen Koffer-Drama“ („Ich kann mich nicht entscheiden, was nimmst du mit? Der ganze Kleiderschrank ist voll, aber wir haben nichts Anzuziehen!“) ist verklungen. An den Eyjafjallajökull wird noch kein Gedanke verschwendet.

Nun stehen wir erwartungsvoll am 12.04.2010 am Busterminal des Flughafens Mailand-Malpensa und warten auf den Zubringerbus nach Savona. Dieser soll erst in ca. drei Stunden für uns starten. Eine aufmerksame Costa-Betreuerin am Flughafen identifiziert uns aber als potenzielle Costa-Passagiere und organisiert kurzerhand zwei Plätze in dem in Kürze startenden Bus. So bleiben uns lange Stunden auf einem öden und zugigen Flughafen erspart und wir können gut zwei Stunden früher als geplant „unsere“ COSTA PACIFICA in Augenschein nehmen. Nun heißt es jedoch Geduld im Terminal von Savona zu beweisen. Mit einer Nummer in der Hand warten wir auf unseren Aufruf, damit dann das Einschiffungsprozedere in Angriff genommen werden kann - das erinnert doch an den damaligen zollfreien

Einkauf auf Butterfahrten, oder? An diesem Tag startet nicht nur die COSTA PACIFICA mit Unmengen von Italienern, Franzosen und ein paar Menschen aus dem restlichen Europa und Asien mit deren Gepäck, auch die COSTA VICTORIA verschlingt Tonnen verschiedener Lasten in ihrem Schiffsbauch. Bei herrlichem Sonnenschein und einem italienischen Snack kommt jedoch trotzdem zunehmend freudige (Ent-)Spannung auf.

Und dann unser Aufruf: „Zur Einschiffung? Durch die Tür hinaus, zur linken Reihe und jeder nur eine Kabine“. Alles drängt und drängelt zum Schalter, zeigt brav seine Unterlagen vor und weiter geht es zum Fotoshooting „Bitte recht freundlich“; rauf auf das Schiff und nun...? Kein schneiker Kabinesteward führt uns zu unserer Kabine. Wir suchen selbst, langjährige Erfahrung auf Fährschiffen zahlt sich aus, und ... Sie haben ihr Ziel erreicht! „Unsere“ Kabine auf Deck 6, Herberge für eine Woche – Balkon, hell und freundlich eingerichtet mit viel Stauraum, und der Champagner steht auch schon bereit; Mensch, was willst du mehr.

Da bis zum Auslaufen noch ein bisschen Zeit verbleibt, suchen wir gleich den Weg wieder vom Schiff `runter. Die Zeit wird genutzt für

die ersten Schifffotos (die Fotosammlung von IHM „muss“ sofort ausgebaut werden) und ein Bummel durch das Zentrum von Savona. Zwischenzeitlich haben wir die „wichtigen Informationen über das Leben an Bord und die Landgänge“ unserer deutschsprachigen Betreuerin Beatrice (und es war nicht Heide Keller) verpasst; nasowas. Anscheinend rechnet die Reederei nicht damit, dass die Passagiere, endlich an Bord gekommen, gleich wieder von Bord gehen; da kennen sie uns noch nicht.

Wieder an Bord, kann es nun endlich losgehen: Kaum an Deck mit Sonnenbrille und Kamera postiert (die COSTA VICTORIA und ein nicht identifiziertes Ro/Ro rauchen auf!) kommt der Hinweis, dass die Sicherheitsübung gleich durchgeführt wird (auch hier waren diejenigen im Vorteil, die umgehend nach der Einschiffung das Infoblatt „Today“ studiert haben). Also wieder in die Kabine, Schwimmwesten anlegen und auf das Signal warten. Alle Mann (natürlich auch Frauen und Kinder) auf Deck 3 antreten. Die größte Aufmerksamkeit des Bordpersonals richtet sich auf das obere Bändchen, ob dieses auch ordentlich, mit einem Schleifchen versehen, verschlossen wurde. Wenn wir uns im Notfall nur darum sorgen müssen, ist ja alles

gut. Fakt ist, dass die „obligatorische Teilnahme“ nur teilweise kontrolliert wird. Nachdem die Instruktionen in fünf Sprachen, teilweise unverständlich laut, wiederholt waren und die Schwimmwesten wieder ihren Platz im Schrank gefunden haben, geht es zum zweiten Versuch an Deck, um uns zum Auslaufen zu platzieren. Oben angekommen müssen wir feststellen, dass wir schon die Hafenausfahrt passiert haben. Über das Timing der Sicherheitsübung lässt sich sicherlich streiten, aber es wäre schon nett vom Kapitän gewesen noch ein paar Minuten zu warten. Es gelingt nun mal nicht in wenigen Sekunden sich mit Hunderten Menschen gleichzeitig von Deck 3 wieder auf Deck 11 zu bewegen, auch wenn es drei Treppenhäuser und diverse Fahrstühle gibt. Eine schöne Abendstimmung mit Blick auf die Ligurische Küste entschädigt dann aber für die verpasste Hafenausfahrt Savonas.

Bis zum ersten „Höhepunkt“ des Abends, der Bordshow, bleibt noch Zeit die Koffer auszupacken und uns der Kleiderempfehlung des Abends entsprechend „leger“ zu kleiden. Über die Auslegung des Wortes „leger“ besteht zwischen den Verfassern und den Ausführungen des Bordlexikons Uneinigkeit, aber wozu haben wir die ganzen Klamotten mit, also rein in die gute Hose. Für gewöhnlich gelten die Italiener als modebewusst. So manch mitreisender Italiener hat hier seine persönliche (Mode-) Note ausgepackt – Anzug aus Ballonseide in sportlichem Joggingstil.

Der erste Kreuzfahrttag klingt für SIE und IHN nach Show und Essen nach italienischer Manier bei einem „Caffè“ (auf deutsch: Espresso) aus. Der nächste Tag beginnt, nach ein paar Joggingrunden um den Schornstein (Laufstrecke 150 m), mit Frühstück in der Kabine nach dem Motto „wenn schon, denn schon“. Da Barcelona erst gegen 13:30 Uhr erreicht werden soll, verbleibt noch ausreichend Zeit endlich einmal das Schiffsinnere zu inspizieren. Wir durchkämmen das Schiff systematisch von unten nach oben. Dabei entdecken wir immer mehr Details, die dem Beinamen des Schiffes gerecht werden. Die COSTA PACIFICA wird als das Schiff der Musik vermarktet. Nicht nur dass die Decks mit musischen Namen und Begriffen versehen wurden, es sind auch immer wieder Noten, Klaviaturen und Anleihen an andere Musikinstrumente zu finden. Die Treppenhäuser sind mit großen Musikdarstellungen in Bildform bestückt. Die Musikleidenschaft geht sogar soweit, dass Mitten im April ein Weihnachtslied von der Pacifica-CD gespielt wird. Dem Ehepaar gefällt das Schiff, nur hat es nach dem persönlichen Empfinden einen nervigen Baufehler - Deck 3 und 4 sind aufgrund der Lage der Restaurants nicht durchgängig zu begehen; dieses hat SIE schon auf der PRINSESSE RAGNHILD unheimlich gestört.

Noch ein Wort zur (Farb-)Gestaltung: Treppenhäuser und Atrium sind stimmig, aber recht dunkel gehalten. Auch ins Atrium dringt kaum Tageslicht, dieser Bereich lädt daher nicht zum längeren Verweilen ein. Raucher mögen dazu eine andere Meinung vertreten, denen wurde an diesem zentralen Ort ein Reservat eingerichtet.



Der Mittelpunkt des Schiffes – das Atrium. Foto: Heino Sehlmann

Bei Annäherung an einen Hafen, hier Barcelona, wird ER frühzeitig unruhig und versucht mit dem Fernglas Schiffe ausfindig zu machen, die für die Fotosammlung abgelichtet werden müssen. SIE hingegen genießt auf der Liege die Küstensilhouette. Kaum haben wir uns nach dem Anlegen auf den Weg Richtung Barcelona-City gemacht, beginnt ER zu laufen. Warum? Legt er eine Sprinteinheit mit Marschgepäck im Rahmen seines Lauftrainings ein? Nein, die ZURBARAN versucht sich davonzuschleichen – aber ohne Erfolg! SIE trottet derweil hinterher, erreicht gemütlich einen anderen Fotostandort und lichtet die Fähre ebenfalls ab; diese Bilder fallen jedoch der späteren Zensur zum Opfer.

Da das Ehepaar Barcelona schon einmal besucht hat, schlendert es ohne Hatz auf Sehenswürdigkeiten am Hafen entlang, entdeckt mit dem Wohnviertel „La Barceloneta“ eine gefällige Ecke von Barcelona und besucht den Strand – die Temperaturen können uns jedoch nicht ins Meer locken. Auf dem Rückweg zum Schiff entdeckt ER in der Entfernung aufkommende Fähren. Und nun kommen wir zu dem Problem, wenn mehrere Hundert Passagiere nach Rückkehr von ihren Landausflügen so ziemlich gleichzeitig wieder an Bord wollen und zwischen der Pier und dem Schiff erst die Sicherheitskontrolle im Terminal und am Schiff der Scanner warten. ER aber schnellstmöglich Deck 11 erreichen will/muss, um die immer näher kommenden Fähren fotografisch zu erreichen. So manchen Fluch ausstoßend und den einen oder anderen würgend beiseite drängend wollend, erreicht ER dann doch noch rechtzeitig den Fotostandort. Hieran schließt sich dann gleich ein weiteres Problem an. Es ist suboptimal, wenn das Auslaufen mit der Tischzeit zusammentrifft. Dieses Problem lösen wir in der Weise, dass SIE sich alleine ins Restaurant aufmacht, sich ihr Essen auswählt und schon mal eine Flasche Wein bestellt. ER macht derzeit weitere Fotos für die Sammlung und folgt später leicht gehetzt, aber auch wieder „leger“ gekleidet, im Restaurant. Und so kann auch der zweite Abend zufrieden ausklingen.

Der nächste Morgen startet leider nicht so gemütlich wie am Vortag, da Palma de Mallorca

bereits um 07:00 Uhr erreicht werden soll und auch Palma de Mallorca für Schiffshobbyisten natürlich sehr interessant ist. Also klingelt der Wecker mitten in der Nacht – nicht ganz, aber ziemlich früh, denn das Frühstück muss ja auch noch eingenommen werden. Für IHN hat sich der Morgen schon gelohnt, SIE guckt noch etwas müde aus der Wäsche. So trotten wir entlang von unzähligen Segelyachten und Booten, die ihrerseits eine unzählige €-Summe und vermutlich auch einige Jährchen wegen Steuerhinterziehung ausmachen, Richtung Kathedrale. Der Besuch der Kathedrale bleibt uns aber verwehrt, denn kaum eingetreten, werden wir auch schon heraus komplimentiert – die wollen lieber unter sich bleiben. Während des Bummels durch die Straßen, erwacht langsam die Stadt. Wir müssen uns leider wieder langsam Richtung Schiff begeben, denn um 12:30 Uhr heißt es schon wieder „Alle an Bord“. Das Auslaufen können wir diesmal in aller Ruhe von unserem Balkon mit einem tollen Panoramablick über die Insel (und auch die verbliebenen Fähren) genießen.

Am Nachmittag gibt es dann die deutsche Version von „Hinter den Kulissen der COSTA PACIFICA“. Eine Präsentation „unserer“ Beatrice, die für einen Insider der Schiffszene doch so manche Schwäche erkennen lässt.

Aber es sind ja nicht alle Mitreisenden derart schiffsgebildet, dass sie doch viele mit ihren Ausführungen beeindrucken kann und wir haben heute noch unseren Spaß. Kostprobe gefällig? „Das Schiff wiegt 114.000 BRT“.

Am Abend erfolgt dann in „gala“ der Kapitäncocktail. Die italienische Offiziersriege wird vom Kapitän, teilweise in nicht passenden Uniformen, im Theater präsentiert, na Prost. Stichwort Theater: Die Qualität des Showprogramms ist zwischen broadwayreif und provinziell einzuordnen; natürlich dürfen die Tänzerinnen mit den Federboas nicht fehlen. Geschmäcker sind aber nun mal verschieden.

Am nächsten Mittag erreichen wir die afrikanische Küste, von der allerdings zunächst nicht viel zu sehen ist, denn der tief hängende Dunst verwehrt uns den Blick.

Langsam nähern wir uns La Goulette und zur Freude von IHM auch zwei Kreuzfahrern. Am



Über drei Decks erstreckt sich das Stardust Theater. Foto: Heino Sehlmann

Anleger wird von Tunesiern mit Trommeln, Sackpfeifen und ähnlichen Tröten mächtig viel Getöse veranstaltet. Auch vierbeinige Trampeltiere sind zur Begrüßung der Zweibeiner gekommen. In Massen machen sich die Passagiere auf nach Tunis und Karthago. Wir suchen uns wenig außerhalb des Hafengebietes ein Taxi (deutlich günstiger), das uns nach Sidi Bou Said bringt. Für uns, als überwiegend im nordeuropäischen Raum ohne Taxi unterwegs, etwas ungewohnt sind die Transportbedingungen. Nicht dass das Taxi uns zum gewünschten Küstendorf bringt, nein, es wird eine Zeit vereinbart zu der der Fahrer uns am Treffpunkt auch wieder aufammelt und zurück fährt. Die zuvor vereinbarte Bezahlung erfolgt erst nach erfolgreichem Rücktransport. In diesem Fall eine sehr nette Erfahrung; der mehrfach wiederholte Spruch unseres vorwiegend französisch sprechenden Fahrers „Thank you very nice“. Nice war auch das Ziel unseres Ausfluges. Sidi Bou Said ist einen Ausflug wert; hier ist ein entspanntes Flanieren möglich, bei einer tollen Ansicht von nur in weiß und blau gehaltenen Häusern. La Goulette hingegen hat optisch nicht so viel zu bieten. Am Anleger wird immer noch unnachlässig von verkleideten Karthagern getrommelt und auch die Trampeltiere sitzen für den zweibeinigen Touristen noch zum Aufsitzen bereit. Da SIE den Ausspruch getan hat „Wenn das 5 € kostet, reite ich auf dem Vieh“, erkundigt ER sich kurzerhand nach den Rittkosten. Wenig später sitzt SIE auf dem Dromedar und hat so viel Spaß, dass ER sich den Spaß auch noch gönnt. Was mögen die Vierbeiner bloß von uns Zweibeinern denken. Auch heute kollidiert das Auslaufen wieder mit der Tischzeit und zweier zwischenzeitlich eingetroffener Fähren. Diesmal wird das Problem in der Weise gelöst, dass wir gemeinsam zum Essen gehen, jedoch in Begleitung der Kamera. ER muss dann zwischenzeitlich wegen eines wichtigen Außentermins die Sitzung unterbrechen. Es gibt beim italienischen Abend noch eine weitere Unterbrechung. Bei einer Musikeinlage beginnen die Restaurantgäste, wie auf ein unsichtbares Kommando, ihre Servietten zu wedeln;

auch unsere bajuwarischen Tischnachbarn machen mit (CostaWiederholungstäter!). Für klischeehaft kühl wirkende Norddeutsche mutet dieses Szenario etwas befremdlich an, aber andere Länder andere Sitten.

Tags darauf steuern wir, leider wieder im Dunst, Malta an. Valletta stellt sich für uns zunächst als ein großer Brocken aus Fels und Stein dar, am Ende aber als eine interessante Stadt, die einen weiteren Besuch lohnt. Auch in Valletta machen wir uns wieder alleine zu Fuß auf. Zielgerichtet erstmal zur Fähre nach Sliema, denn wir wollen eine Hafentour machen, die nun mal nur von Sliema aus startet – Transportgebühren Fähre 0,93 € (Malta hat den Euro noch nicht lange und offenbar sind die Preise reell umgerechnet worden). Die Hafentour ist sehr lohnenswert, nicht nur um das frühere deutsche Butterschiff MECKLENBURG zu fotografieren. Das Rundfahrtboot fährt in alle Hafenbecken und Buchten des Naturhafens und umrundet dabei die Bastion. Nicht die Bastion ist bei der Umrundung das Highlight, sondern der davor

herrschende Seegang – das ist besser als in der Achterbahn auf dem Hamburger DOM. Wieder in Sliema angekommen, nehmen wir nach einem kurzen Spaziergang auf der Promenade wieder die Fähre zurück. Nun geht es rauf und runter durch die City von Valletta. Die Malteser schmücken ihre Stadt mit weiß-gelben Fahnen usw., da zwei Tage später, wenn wir in Rom sein werden, der Papst zu Besuch kommt.

Zwischendurch genießen wir in der Sonne das alkoholfreie maltesische Nationalgetränk „Kinnie“; sehr lecker und erfrischend (aufgrund der Kräuternote dem Almdudler ähnlich). Langsam nähern wir uns der COSTA PACIFICA, zu der sich am Vormittag die COSTA FORTUNA gesellt hat. Beim Auslaufen führt dieses Aufeinandertreffen zu einem besonderen Spektakel, da die Besatzungen sich gegenseitig verabschieden.

Zum Abendessen holen dann auch die letzten Ignoranten der Kleiderempfehlung des Abends (die „Seidenfraktion“ ausgenommen) ihren guten Zwirn heraus – das Captains-Dinner steht auf dem Programm. Dieses gestaltet sich wie folgt: Das Essen läuft zunächst ganz normal ab; irgendwann beginnt der Restaurantchef, an seiner Musikanlage stehend, gebannt auf den Eingang zu blicken. Oh, er ist da! Der Lärmpegel schnell nach oben, die Italiener (und auch die anderen) bekommen wieder ihre Show – dann Salute und Ciao. Nichts mit Ehrengästen am Kapitäntisch, Smalltalk usw. - kommen, prosten und weg. Geht aber auch nicht anders bei zwei Restaurants mit jeweils zwei gleichzeitigen Tischzeiten, da bräuchte der Kapitän schon ein Double. Und mal ehrlich, Kapitän Longo wirkt nicht gerade freudig erregt über die wöchentliche Wiederkehr dieses besonderen Spektakels.

Catania steht als nächstes auf dem Programm, d. h. wieder sehr früh aufstehen, frühstücken und los. Für uns bedeutet dies erstmals an einem gebuchten Landausflug teilnehmen. Wir wollen per Jeep (ER bedauert nicht selbst fahren zu dürfen) auf den Ätna. Zunächst bleibt uns der Blick auf den Ätna wegen tief hängender Wolken verwehrt. Je näher wir aber



Das My Way Restaurant. Foto: Heino Sehlmann

unserem Ziel kommen, desto mehr lockert die Wolkendecke auf – und da ist er. Die Zufahrt wandelt sich von einer gemütlichen Fahrt über asphaltierte Straßen zu einem Rodeoritt auf einem Forstweg durch ein Lavafeld. Teilweise gestaltet es sich für die Hinterbänkler (quer zur Fahrtrichtung sitzend, ohne Sicherheitsgurte und Haltevorrichtung) etwas schwierig, nicht auf den Sitznachbarn gerüttelt zu werden; aber IHR und IHM macht es Spaß.

Am ersten Stopp angekommen, schütteln wir uns alle wieder zurecht und bekommen einen tollen Ausblick auf den Ätna geboten. Einer der Jeepfahrer hat zwölf Jahre am Bodensee gelebt und kann den nicht so sprachtalentierten Deutschen eine Menge interessante Informationen zum Ätna weitergeben. Wir reiten dann noch ein wenig weiter mit unseren Jeeps und halten erneut für eine kleine Wanderung über die Lava und erhalten wiederum einen tollen Blick auf den Ätna. Die rauchende Spitze bleibt uns allerdings verwehrt. Nach einer kleinen Stärkung geht es dann avanti zurück zum Schiff; soweit das an einem Samstagmittag in einer italienischen Stadt eben möglich ist.

Obwohl wir erst am übernächsten Tag Ausschiffen, bekommen wir schon an diesem Nachmittag die „wichtigen Informationen über den Ausschiffungsvorgang“. Auch wenn das unsere erste Kreuzfahrt ist, das Prozedere ist nicht wirklich schwer zu verstehen und zu behalten. Lustig sind die Fotos von Passagieren anzusehen, die im Pyjama von Bord gehen mussten, weil sie das mit dem „alles bereits am Vorabend einpacken und die Koffer vor die Kabinentür stellen“ etwas zu genau genommen hatten.

Die Weiterfahrt von Catania nach Civitavecchia führt durch die Straße von Messina, die nicht nur schön anzusehen ist. Für fährinteressierte Menschen hat diese Meerenge natürlich eine besondere Qualität; auf engstem Raum kreuzen Fähren die schmale Passage zwischen Festland und Sizilien. Nur dumm, wenn ER sich auf einem großen Kreuzfahrtschiff befindet und die unzähligen Fähren lieber das Weite suchen. Rund 20 Fähren kann ER mit dem Fernglas ausmachen, nur drei wagen sich in die Nähe und nehmen leidlich zufriedenstellend den Weg auf die Speicherkarte.

Auf Umwegen geht es am Stromboli vorbei. SIE sitzt derweil in der Sauna mit einem tollen Ausblick, aber nicht auf rauchenden Vulkan na super. An diesem vulkanreichen Sonnabend in Italien nehmen wir dann auch erstmals ein isländisches Vulkanproblem wahr, denn die „täglich erscheinende Bordzeitung“ mit aktuellen News aus der Welt hat drei Tage nicht den Weg in unsere Kabine gefunden. Dem „Today“ für den nächsten Tag können wir jedoch Abends entnehmen, dass wir statt um 19:00 Uhr erst um 23:00 Uhr Civitavecchia verlassen werden, damit alle neu anreisenden Passagiere das Schiff erreichen können. Die Begründung, dass die europäischen Flughäfen derzeit geschlossen sind, führt noch nicht zu weitreichender Beunruhigung unsererseits.

Um am Sonntag in die ewige Stadt zu gelangen, nutzen wir den Costa-Bustransfer. Die deutsche Reisebegleitung meint es sehr gut, um nicht



Nostalgisches Detail an den Eingangstüren zum Restaurant. Foto: Heino Sehlmann

zu sagen zu gut mit uns, ein Informationsfluss ohne Punkt und Komma. In Rom werden wir am Petersdom ausgesetzt und haben nun mehrere Stunden Zeit unserer Wege zu gehen. Vom ersten Rombesuch ist IHR insbesondere der Besuch der Kuppel des Petersdoms in Erinnerung geblieben. Daher zieht es SIE wieder direkt dorthin, ER fügt sich diesem Wunsch. Nach dem Blick von oben in den geheimnisumwobenen Vatikan, landen wir im Petersdom, in dem neben den Touristenströmen eine Messe gehalten wird. Den Papst kriegen wir nur auf Postkarten zu Gesicht, denn der ist ja heute auf Malta. Auf dem Weg zur Spanischen Treppe nutzen wir eine deutsche Tageszeitung, um uns einmal über die vulkanischen Geschehnisse in Europa zu informieren. Die Bilder und Berichte stimmen etwas nachdenklich, aber wirklich beunruhigt sind wir immer noch nicht, obwohl wir am nächsten Tag nach Hause fliegen wollen. Wir setzen unsere Tour durch Rom fort und finden uns pünktlich mit allen anderen Romreisenden wieder am Petersdom ein.

Beim Abendessen frotzeln wir ein wenig über das Flugverbot, gehen zur Show und genießen den letzten Drink. Nun heißt es noch die Koffer packen, mit dem zugeteilten Farbband versehen und vor die Kabine stellen. ER stellt den ersten Koffer raus – nichts. SIE stellt wenig später den zweiten Koffer raus. Und: „Sie haben Post“. Hinter unserem Postkasten klemmt ein Umschlag. Hm, was ist das, neue Farbbänder für die Koffer. Och nööööö – in einem kurzen Anschreiben wird uns mitgeteilt, dass unser Flug von Mailand-Malpensa gestrichen wurde und Costa für uns einen Bustransfer organisiert hat. Unsere Ausschiffungszeit wurde verschoben – deshalb also neue Farbbänder. Inzwischen ist es 23:45 Uhr, wir im Pyjama und nun doch etwas unruhig. Es ist nämlich zu bedenken, dass wir nicht das Costa-Reisepaket gebucht haben und das Anschreiben keinen Zielort für uns parat hält. Also wieder rein in die Klamotten und zum Serviceschalter. Dort haben wir einerseits Glück einem deutschsprachigen Costa-Menschen unserer Anliegen vortragen zu können, andererseits sind wir aber hinterher genauso schlau wie vorher; er weiß auch nicht mehr und in der Costa-Zentrale wäre jetzt keiner mehr

erreichbar – Welch Wunder um Mitternacht. Wir werden auf den nächsten Morgen vertröstet. Die folgende Nacht ist dann nicht mehr ganz so erholsam, die (An-)Spannung steigt. Wo werden wir hingebacht? Wann kommen wir nach Hause? Am Morgen starten wir den zweiten Versuch an Informationen zu kommen. Die Aussage aufgrund der Nachfrage in der Zentrale: „Sie werden wohl nach Hamburg gebracht“ – wenn das Wörtchen „wohl“ nicht wär. Na ja, ändern können wir es eh nicht, lassen wir uns überraschen. Letztlich im Terminal mit Gepäck und anderen Betroffenen geparkt (hier endet leider die Betreuung der Reederei), warten wir auf den Bus. Für die bevorstehende Bus(tor)tour beschafft ER noch im nahe gelegenen Supermercato Panini, Cantuccini und Aqua minerale – wer weiß, wer weiß. Als der lang ersehnte Bus kommt, heißt es zunächst nur „rein in den Bus, Hauptsache ihr kommt nach Deutschland“. Nach Klärung aller gewünschten Zielorte und Abstimmung mit anderen Bussen, kommt die Durchsage, dass die Hamburger auch nach Hamburg kommen, juhu! Nun ist es nur noch eine Geduldsfrage – Savona-Hamburg, über München, Leipzig, Berlin in 22 Stunden inklusive nächtlicher Umsteigeaktion in Nürnberg. Aber lieber 22 Stunden im Bus hocken, als tagelang auf Flughäfen ausharren oder sonstiges – und überhaupt, wir haben den Urlaub genießen können. Später erfahren wir von so manch einem deutlich schlimmere Erlebnisse.

Hochverehrte Leserschaft: Wir hoffen, ihnen haben die „Höhepunkte im westlichen Mittelmeer“ ebenfalls gefallen. Es war nicht alles Gold was glänzt auf dieser Reise mit Costa, aber insgesamt war es ein schönes Erlebnis – unsere erste Kreuzfahrt. Irgendwann werden wir wieder auf Tour gehen, vielleicht klappt es ja dann mit dem überschaubaren Schiff in der Relation östliches Mittelmeer. Wir freuen uns nun erstmal auf unseren nächsten Urlaub – Camping in Dänemark!

PS: Die Fotosammlung von IHM erweitert sich um Bilder von 25 neuen Fähren und drei neuen Kreuzfahrtschiffen.

Generationswechsel in Kiel - Stena Line stellt neue Schwedenfähren vor

von Kai Ortel



Die „alte“ STENA SCANDINAVICA am 26. Juni 2009 auslaufend Göteborg. Foto: Frank Lose

Mit der Indienststellung der STENA GERMANICA III vollzieht die Stena Line auf der Fährlinie Kiel – Göteborg einen Generationswechsel. Die ehemalige STENA HOLLANDICA ist hierzu im Sommer 2010 aufwendig umgebaut worden und besticht nun vor allem durch innovative Kabinenkonzepte. Am 1. September gab es für die Presse Gelegenheit, sich an Bord der neuen Schwedenfähre umgesehen.

Jedem Neuanfang geht ein leiser Abschied voraus. Im Falle der Fährlinie Kiel – Göteborg bedeutete dies, noch bevor am 1. September in Kiel feierlich die neue STENA GERMANICA III in Dienst gestellt wurde, Abschied zu nehmen von jenen Schiffen, die in den vergangenen 22 Jahren den Fährverkehr zwischen der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt und Schwedens „Tor zur Welt“ aufrecht erhalten haben. Und was bot sich hierfür mehr an als ein herrlicher Sommertag Anfang August?

Eine Bilderbuch-Reise

Um es vorwegzunehmen: Die Stena Line machte ihren Reisenden den Abschied nicht gerade leicht an diesem Tag. Wer bereits am Nachmittag am „Tysklandsterminalen“ in Göteborg eintraf, musste nicht etwa erst noch drei Stunden Zeit im Terminal totschielen, ehe es an Bord der STENA SCANDINAVICA ging, sondern konnte nach einer kurzen Ticketkontrolle ohne Umschweife das strahlend weiße Schiff betreten und dort seine Kabine beziehen. Nr. 8206 erwies sich dabei als makellos sauber und duftete wohlrig, und auch in den Treppenhäusern und Korridoren unter Deck glänzte und funkelte das frisch geputzte Messing der Geländer und der Wandtäfelungen, als wäre die STENA SCANDINAVICA gerade erst in Dienst gestellt worden. Mehr entspannte Kreuzfahrtatmosphäre als die anderswo vorherrschende Hektik des alltäglichen Fährbetriebs herrschte später auch hoch oben auf dem Sonnendeck, wo der Verkauf von frisch gegrilltem und von Soft-Eis kurz vor der Abfahrt des Schiffes nach Kiel auf Hochtouren lief. Und während Pärchen noch eng umschlungen an der Reling standen und sich der eine oder andere Passagier noch arglos im Liegestuhl sonnte, wurden unten am Kai auch schon die Leinen los gemacht. Überpünktlich um kurz vor 19 Uhr legte die STENA SCANDINAVICA an diesem Bilderbuchabend in Göteborg ab und schob sich langsam ins Fahrwasser der Hafeneinfahrt. Immer wieder ein Erlebnis für Groß und Klein: die Fahrt unter der mächtigen Älvsborgsbron hindurch. „45 m“ warnt ein großes Schild alle Kapitäne vor der maximalen Durchfahrts Höhe der Brücke. Doch für die

STENA SCANDINAVICA ist die natürlich kein Problem, auch wenn es immer wieder knapp aussieht, wenn die Spitze des Schornsteins die Unterseite der Brücke zu streifen scheint.

Grandios, wenn auch auf andere Art, geriet danach auch die Fahrt durch den Schärenringel von Göteborg, ehe es kurze Zeit später endlich hinaus auf See ging. Glück hatte dabei übrigens, wer sich rechtzeitig einen Platz an der Riva Bar gesichert hatte, um mit verträumtem Blick und/oder mit einem Cocktail in der Hand die letzten Schären an den großen Panoramafenstern vorbeiziehen zu lassen.

Neu gegen Alt

Die Kielfähre war gut gebucht an diesem Freitagabend, doch ein Gefühl der Enge kam auf der STENA SCANDINAVICA nicht auf. Kein Wunder, war sie doch Anfang der 1980er Jahre für immerhin 2.500 Passagiere konzipiert worden. Nach einigen Umbauten liegt die Kapazität inzwischen nur noch bei 1.700 Passagieren, doch da sich die öffentlichen Räume des Schiffes weiterhin über drei Decks erstrecken, findet jeder an Bord ein ruhiges Plätzchen. Als schönster Raum an Bord dürfte dabei das Konferenzzentrum ganz vorne auf Deck 9 gelten. Wenn hier nicht gerade getagt wird, stehen die gemütlichen Ledersessel und die Bibliothek allen Passagieren zur Verfügung – und die großartige Aussicht nach vorne über den Bug des Schiffes gibt's gratis dazu. Wer darüber hinaus auch noch seinen Blick über die Gemälde an der Wand schweifen lässt, bekommt sogar noch die erste STENA SCANDINAVICA zu sehen, deren elegante Linien mittlerweile wie ein Gruß aus der Steinzeit der Fährschiffahrt

anmuten. Gleich nebenan kündigte sich jedoch im Sommer auch schon die nähere Zukunft der Fährlinie Kiel – Göteborg an: In einem abgetrennten Raum konnte man an zwei Flachbildschirmen eine virtuelle Tour zu den Highlights der neuen Schiffsgeneration unternehmen. „A sneak preview of a greater way to travel“ nannte das die Reederei, und mit etwas Glück konnte man hier sogar eine Fahrt mit der neuen STENA GERMANICA III gewinnen. Doch bis dahin galt es, noch einmal die alten Fähren zu genießen. Was übrigens auch die kleinen Gäste an Bord einschließt. Für die war nämlich am frühen Abend der C-View Nightclub reserviert – zum Malen, Basteln, Raten, Schminken und natürlich für die große Piratenparty, in deren Rahmen das Säbelrasseln mit kleinen Luftballon-Säbeln irgendwann nahtlos in eine Kissenschlacht überging, bis sich die Akteure müde getobt hatten und die Tanzfläche der Eltern- (und der Großeltern-) Generation überlassen konnten.

Wie schon am Vorabend der Hafen von Göteborg, erstrahlte am nächsten Morgen auch die Kieler Förde im Sonnenschein. Dicht gefolgt von dem Kreuzfahrtschiff MSC POESIA glitt die STENA SCANDINAVICA fast lautlos an Laboe und am Friedrichsorter Leuchtturm vorbei, was sich viele der angesichts des schönen Wetters in kurzen Hosen oder Röcken gekleideten Passagiere auf dem Sonnendeck nicht entgehen lassen wollten. Die Kinder verbrachten derweil die letzten Minuten der Schiffsreise bei „Curious George“ im Kinderzimmer, und auch in den Sesseln im Konferenzzentrum waren die begehrten Plätze mit Blick in Fahrtrichtung längst wieder belegt. Denn während man auf anderen Schwedenfähren in aller Herrgottsfrühe



Die Owners Lounge auf der STENA SCANDINAVICA. Foto: Kai Ortel



Das Schiff passiert die Älvsborg-Brücke. Foto: Kai Ortel

aus dem Bett gerissen wird, geht es auf der Linie Kiel – Göteborg entspannt zu – und das am Abend genauso wie am Morgen. Für einen Kaffee oder Tee ist selbst nach dem eigentlichen Frühstück immer noch Zeit, ehe die STENA SCANDINAVICA dann um 9 Uhr am Schwedenkai festmacht. Verlassen mochte man das Schiff aber selbst da noch nicht. Denn auch die Besatzung an Bord der Fähre machte einem den Abschied schwer. Egal, ob die Eisverkäuferin auf dem Sonnendeck, die Kassiererin im Shop oder die Kellnerin im Restaurant – sie alle würden glatt als Miss Schweden durchgehen und sorgten mit ihrem Lächeln dafür, dass man am liebsten sofort den nächsten Urlaub im Land von Abba, IKEA und Pippi Langstrumpf gebucht hätte.

Doch die STENA SCANDINAVICA wird nächstes Jahr eine andere sein. Stena Line ersetzt die 1987/88 gebauten Schwesterschiffe STENA GERMANICA und STENA SCANDINAVICA im Herbst/Winter 2010 durch zwei (fast) neue, frisch umgebaute Schiffe. So endet der Einsatz der STENA SCANDINAVICA auf der Kiel – Göteborg-Route im Januar 2011; das Schiff wechselt dann nach einem kurzen Umbau als STENA SPIRIT auf die Verbindung Gdynia – Karlskrona. (Vorher wurde bereits im Oktober 2010 aus der alten STENA GERMANICA die STENA VISION für dieselbe Route.) Neu gegen Alt also, man mag dies Fortschritt nennen. Ob auch die künftigen Passagiere diesen Schiffwechsel als Fortschritt sehen, muss die Zukunft zeigen. Jedenfalls haben die alten Kiel – Göteborg-Fähren in den letzten 23 Jahren viele Liebhaber gefunden. Die Neugier war also groß, als am 1. September 2010 mit der STENA

GERMANICA III das erste der beiden neuen Schiffe zur Jungfernfahrt nach Göteborg in Kiel eintraf.

Willkommen STENA GERMANICA III

Zunächst ließ sich die Dame an jenem Morgen jedoch Zeit, was allerdings einem länger als geplanten Ladevorgang in Göteborg am Vorabend geschuldet war. Dem feierlichen Rahmen, den man in Kiel für den „maiden call“ vorbereitet hatte, tat dies jedenfalls keinen Abbruch. Begleitet von Wasserfontänen des Hafens- und Seeschleppers KIEL und eskortiert von einer Reihe von munter lauthals grüssender Förde-Fähren, suchte sich die STENA GERMANICA III sogar eines der an diesem Vormittag seltenen Sonnenlöcher aus, um sich ihrem zweiten Heimathafen in voller Schönheit zu präsentieren. Auf ihrer Jungfernfahrt nach Kiel bereits ausgebucht, begann man am Schwedenkai sodann unverzüglich mit dem Löschen der ersten Ladung, ehe am Nachmittag auf der Kommandobrücke die feierliche Plaketten-Übergabe durch Kiels Oberbürgermeister Torsten Albig an Kapitän Wiggo Landers erfolgte. Gemeinsam mit Pressevertretern und dem Stena Line-CEO Gunnar Blomdahl ging es dann auf eine Führung durch das Schiff, das sich gegenüber seiner neunjährigen Einsatzzeit als Englandfähre STENA HOLLANDICA in einigen Punkten verändert zeigte:

Auch äußerlich auffällig wäre da zunächst der Kabinen-„Anbau“ auf Deck 11, welcher der STENA GERMANICA III eine um 400 (1.300 Passagiere statt 900) Passagiere höhere Kapazität

gegenüber ihrem Vorgängerschiff verschafft. Und es sind nicht irgendwelche Kabinen, die die polnische Umbauwerft Remontowa über den Sommer hier hat einbauen lassen: So gehören zu den neuen Luxuskabinen mehrere „Penthouse Panorama Suiten“ mit getrenntem Schlaf- und Wohnbereich sowie einem Panoramafenster von der Decke bis zum Boden; mehrere „Jacuzzi Panorama Suiten“, die über einen Whirlpool mit Meerblick verfügen; einige Suiten mit Terrasse, die das Sonnendeck überblicken; einige Panorama Suiten mit integriertem Fernglas sowie eine Handvoll Skylight-Suiten – Innenkabinen mit rundem Bett und Deckenfenster, die vor allem für romantische Abende an Bord gedacht sind. Das ist, keine Frage, alles modern und innovativ und verdient Anerkennung, hat allerdings auch seinen Preis: So ermittelte unsere Probebuchung für ein Wochenende Anfang Oktober in der Jacuzzi Panorama Suite inklusive Mahlzeiten den stolzen Preis von 548 € pro Person – für eine dreitägige Schiffsreise. Beobachter haben die neuen Kabinenangebote der STENA GERMANICA III dann auch als „over the top“ bezeichnet – zu viel des Guten. Hier muss die Zukunft zeigen, ob die Reederei tatsächlich zur richtigen Zeit einen neuen Trend erkannt hat, oder ob man schon bald die Preise senken muss, um die neuen Luxussuiten belegen zu können. Doch mit interessanten Neuerungen kann die STENA GERMANICA III auch noch andernorts aufwarten. So wurde analog zum „Taste Food Experience“, dem Buffet-Restaurant an Bord, eine „Taste Wine Experience“ eingeführt, einer Wein-Bar, die je nach Saison zur Probe (und zum Kauf) verschiedener Weinsorten einlädt. Darüber hinaus trägt auch das

Die „neue“ STENA GERMANICA III läuft über die Toppen geflaggt bei der Jungfernfahrt nach Kiel ein. Foto: Kai Ortel





Die geschmackvoll eingerichtete Riva Bar. Foto: Kai Ortel



Blick in die Skylight-Suite. Foto: Kai Ortel

„Metropolitan A La Carte Restaurant“ modernen Kundenwünschen Rechnung: Hier wird nämlich eine „lebendige Showküche“ zelebriert, d. h. der Restaurantgast kann (was man neudeutsch mit dem Begriff „front cooking“ umschreibt) bei der Zubereitung seines Abendessens zusehen. Doch auch wer es in Sachen Gastronomie weniger exklusiv bevorzugt, kommt auf der STENA GERMANICA III auf seine Kosten: So beinhaltet das Sonnendeck des Schiffes einen separaten Barbecue-Bereich, in dem an warmen Sommerabenden Gegrilltes dargeboten wird – zum Verzehr an der frischen Luft, versteht sich. Hierzu hält Stena Line gemütliche Korbstühle an Deck bereit, und auch ein Frühstück im Freien soll hier künftig möglich sein. Wie praktikabel das in Wirklichkeit ist, wird wohl allerdings erst die kommende Sommersaison zeigen.

Drei Schiffe in einem

Was sich jedoch schon in den ersten Betriebswochen der neuen Fähre unter Beweis stellen muss, ist die Fähigkeit des Schiffes, praktisch gleich zwei alte zu ersetzen. Denn die STENA GERMANICA III ersetzt nicht nur ihr Vorgängerschiff gleichen Namens, sondern muss künftig auch die Frachtmengen befördern, die seit der Einstellung der Frachtfährlinie Travemünde – Göteborg von Lübeck nach Kiel umgeleitet werden. Ganz ungetrübt war die Freude über das neue Schiff nämlich nicht, zumindest außerhalb Kiels nicht. Immerhin konzentriert die Stena Line mit den beiden neuen Schiffen künftig ihren kompletten Deutschland – Schweden-Verkehr auf Kiel – und stellte die Verbindung ab Travemünde Anfang September

ein. Dabei entspricht die Frachtkapazität der STENA GERMANICA III von 4.200 Lademetern ziemlich genau der kombinierten Kapazität von STENA GERMANICA (1.628 m) und STENA CARRIER (2.715 m). Doch ob alle Frachtkunden tatsächlich von Travemünde nach Kiel folgen, ist noch offen. Jedenfalls eröffnete am Tag der Einstellung der Stena Line-Verbindung Travemünde – Göteborg die Swedish Orient Line einen neuen Fährdienst zwischen Travemünde und Helsingborg – mit dem Ziel, möglichst viele der alten Stena-Kunden in Travemünde zu übernehmen.

Und die gewöhnlichen Passagiere? Sie werden sich künftig ein wenig umstellen müssen, wenn sie sich zu sehr an die Großzügigkeit der alten STENA GERMANICA und STENA SCANDINAVICA gewöhnt haben. Denn auf der neuen STENA GERMANICA III steht ihnen mit Deck 7 nur noch einziges Deck zur Verfügung, auf dem fortan alle öffentlichen Räume konzentriert sind. Und auch das Unterhaltungsprogramm wird auf den neuen Schiffen heruntergefahren. Künftig wird es Musik und Tanz nur noch auf einer kleinen Tanzfläche in der C-View Lounge geben. Die trägt zwar als Untertitel das Wortkonglomerat „Audio Vision Nightclub Bar“, doch inwieweit hier wirklich Partystimmung aufkommt, wie man sie von den Themenreisen der alten Fähren her kannte, muss sich erst noch zeigen. Alles in allem dürfte es auf Deck 7, wo Disco („C-View“), Restaurants („Taste“ und „Metropolitan“) und Riva Bar fast nahtlos ineinander übergehen, hier und da doch recht beengt und laut zugehen. Dies mag bei ruhigen Abfahrten in der Nebensaison noch kein Problem sein, aber spätestens im Juni sind

dann tatsächlich regelmäßig 1.300 Passagiere an Bord, von denen einige das Flair und die Weitläufigkeit der alten Schiffe vermissen dürften. Am Ende hat man nämlich mit der STENA HOLLANDICA ein Schiff, das bisher auf einer 7-Stunden-Route (Hoek van Holland – Harwich) verkehrte, auf eine 14 Stunden-Route versetzt. Und dieses soll nun auch noch drei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Es soll als Frachtschiff die Ladungsmengen gleich zweier Routen aufnehmen (der Seehafen Kiel erwartet für die Zukunft mehr als doppelt so viel wie die bisherigen 40.000 Ladungseinheiten pro Jahr), es soll als Kombifähre möglichst genauso viele Personen und Autos befördern wie die alten Schiffe, und es soll als Mini-Kreuzfahrtschiff das gewisse Etwas bieten, das andere Fährreedereien in dieser Form nicht vorweisen können. Drei Schiffe in einem also soll die STENA GERMANICA III sein – ein Konzept, das schon bei anderen Fährgesellschaften nicht recht aufgehen mag. Doch ist die Stena Line nicht irgendeine Reederei. Immerhin sieht man sich selbst als eine der größten Fährreedereien der Welt – da wird die STENA GERMANICA III sicherlich nicht gleich wieder ihren Platz räumen. Außerdem bekommt sie im Januar 2011 bereits Unterstützung durch die neue STENA SCANDINAVICA III. Als Tandem können die beiden dann so richtig zeigen, was in ihnen steckt. Man darf gespannt sein, was einen im 44. Betriebsjahr der Fährlinie dann so alles erwartet auf der Fahrt von Kiel nach Göteborg.

unten: Heckansicht der STENA GERMANICA III, die zusätzlichen Decks sind gut zu erkennen.
Foto: Kai Ortel



ALLURE OF THE SEAS



von Franz Neumeier, cruisetricks.de

Am 13.11.2010 entstand diese seltene Aufnahme. Die jeweils 225.282 BRZ großen Schwesterschiffe ALLURE OF THE SEAS und OASIS OF THE SEAS treffen sich vor Port Everglades. In der Summe sind das insgesamt 450.464 BRZ, die Schlepper sind natürlich nicht mitgezählt. Foto: Royal Caribbean International

Es sind nur fünf Zentimeter. Doch für Kapitän Hernan Zini bedeuten sie eine ganze Welt. Denn genau diese wenigen Millimeter Stahl machen sein Schiff, die ALLURE OF THE SEAS, zum größten Kreuzfahrtschiff der Welt – größer noch als ihre Schwester OASIS OF THE SEAS. Wegen einiger Optimierung beim Baumaterial ist die ALLURE OF THE SEAS außerdem rund 200 Tonnen leichter. Die offizielle Bruttoreaumzahl ist mit 225.282 jedoch für beide Schiffe identisch. Deutlich auffälliger als die fünf Zentimeter Längenunterschied ist eine kleine Konstruktionsänderung an der ALLURE OF THE SEAS: Bei der OASIS OF THE SEAS waren bei der Atlantik-Überführung im November 2009 bei schwerem Seegang die vorderen Rettungsboote beschädigt worden. Daher hatte das Megaschiff in Mai 2010 vorderhalb der Rettungsboote einen zusätzlichen Wellenabweiser bekommen – in Form von abgerundeten, seitlich abstehenden Stahlplatten. Auf der ALLURE OF THE SEAS wurde das Problem dagegen von Anfang an vermieden. Hier sind die vorderen Rettungsboote um eine Bootslänge nach hinten versetzt. Optisch ist das deutlich eleganter und – für Schiffs-Spotter interessant – nebenbei auch aus größerer Entfernung noch ein klares Unterscheidungsmerkmal. Es ist nicht einfach für Royal Caribbean, mit dem zweiten Oasis-Class-Schiff noch einmal so viel Aufmerksamkeit zu erregen wie mit der OASIS OF THE SEAS. Denn natürlich stellt man beim Vergleich der beiden Megaschiffe fest, dass sie sich stark ähneln. Doch genau das ist eigentlich sehr positiv: Royal Caribbean hat trotz des völlig neuen und revolutionären Konzepts bei der OASIS OF THE SEAS schon nahezu alles richtig gemacht. Es gab für die ALLURE OF THE SEAS einfach wenig Nachbesserungsbedarf.

Boardwalk

Lediglich am Boardwalk, dem Kirmesartigen Open-Air-Bereich am Heck der ALLURE OF THE SEAS gibt es deutlichere Veränderungen. Der Boardwalk ist bislang auf der OASIS OF THE SEAS nicht der erhoffte Publikumsmagnet geworden. Das neue mexikanische Familienrestaurant „Rita's Cantina“ ersetzt das „Seafood Shack“ der OASIS OF THE SEAS – offenbar trifft das besser den Geschmack der Passagiere. Live-Musik und Barbetrieb sollen in Rita's Cantina außerdem mehr Publikum am Abend anlocken. Vom Erfolg des Park Cafés im Central Park inspiriert, hat auf der ALLURE OF THE SEAS nun auch der Boardwalk eine kostenlose Essensmöglichkeit: Im Boardwalk Dog House gibt es Hotdogs mit sieben verschiedenen Wurst-Spezialitäten. Von der Thüringer Bratwurst bis zu einer sizilianischen Wurst mit Käse gibt es hier das klassische Bratwurst-Brötchen für den kleinen Hunger zwischendurch. Trotz der Vorbehalte amerikanischer Wurst gegenüber: Die Hotdogs schmecken selbst Wurst-verwöhnten, deutschen Gaumen.

Unauffällig aber mit großer Wirkung: Die Boardwalk-Bar hat oben einen Leuchtturm bekommen, der den Restaurant- und Shop-Bereich optisch stärker vom Aquatheater abgrenzt und damit eher wie ein Platz zum Verweilen als nur ein Durchgang zum Aquatheater wirkt. Straßenlaternen inklusive rundherum angeordneter Sitzbänke verstärken diesen Effekt noch.

Dreamworks: Shrek, Madagaskar und Co.

Viel Aufmerksamkeit ist Royal Caribbean sicher durch die ungewöhnliche Taufpatin, deren Identität bis Sekunden vor der Taufe geheim gehalten wurde. Zuerst Mal überhaupt wurde ein Kreuzfahrtschiff von einer 3D-animierten Kunstfigur getauft: Shreks Prinzessin Fiona. Kooperationspartner Dreamworks hatte dazu sogar ein kurzes 3D-Video produziert, in dem Fiona vor den mit 3D-Brillen ausgestatteten Taufgästen eine kurze Ansprache hielt und dann per Handkantenschlag auf den Buzzer die – sehr reale – Champagnerflasche an der Bordwand zerbersten ließ.

Mit den Animation-Künstlern von Dreamworks

hat Royal Caribbean einen großen Coup gelandet. Denn nach einer RCI-eigenen Studie begeistern Shrek, Madagaskar-Pinguine und Co. nicht nur Kinder, sondern ziehen auch Erwachsene in ihren Bann. Nickelodeons Spongebob (NCL) und sogar die Disney-Figuren sind demnach wesentlich mehr auf ein reines Kinderpublikum ausgerichtet, während RCI mit Dreamworks genau die eigene Kreuzfahrt-Zielgruppe erreicht, derzeitiger Altersdurchschnitt 42 Jahre.

Broadway-Entertainment

Der ALLURE OF THE SEAS hat Royal Caribbean den Beinamen „Ship of Entertainment“ verpasst – und hier unterscheidet sich das neue Schiff am deutlichsten von seiner Schwester, auch wenn die OASIS OF THE SEAS demnächst ebenfalls ein 3D-Kino und die Features aus der Dreamworks-Kooperation bekommen wird. Als Musical gibt es für die ALLURE OF THE SEAS-Passagiere den Broadway-Hit Chicago. Die neue Production-Show heißt „Blue Planet“ und ist mit „Come Fly With Me“ der OASIS OF THE SEAS mindestens ebenbürtig, ausgestattet



Nach innen gewandte Balkon-Kabinen: Der Boardwalk mit anschließendem Aqua Theater zeigt die revolutionäre Architektur der ALLURE OF THE SEAS. Foto: Franz Neumeier



Grüne Oase auf der ALLURE OF THE SEAS: der Central Park mit seinen rund 12.000 echten Pflanzen und Bäumen. Foto: Franz Neumeier

mit aufwändigen Bühnenbildern und faszinierenden Effekten. Auch fürs Aqua Theater und die Eiskunstlaufbahn hat die ALLURE OF THE SEAS jeweils zwei eigene neue Shows bekommen, sodass der Passagier während einer 7-Nächte-Kreuzfahrt allein sechs große Shows auf Broadway-Niveau präsentiert bekommt.

Revolutionäre Schiffsarchitektur

Was man vor Entertainment und Shopping

beinahe übersieht: Das wirklich Revolutionäre an ALLURE OF THE SEAS und OASIS OF THE SEAS ist ihre völlig neuartige Architektur, die zumindest in den nächsten Jahren wohl auch kein anderes Kreuzfahrtschiff aufweisen wird. Die Passagier-Kabinen sind in Wohnkomplexen links und rechts am Schiff untergebracht. In der Mitte liegen zwei riesige, zum Himmel hin offene Innenhöfe. Sie bieten Platz für den Central Park mit seinen über 12.000 echten

Pflanzen und Bäumen, Restaurants, Straßencafés und – neu auf der ALLURE OF THE SEAS – eine Kunstgalerie des brasilianischen Popart-Künstlers Romero Britto. In einer beweglichen Cocktail-Bar namens „Rising Tide Bar“ schweben die Passagiere von hier aus langsam drei Decks nach unten zur Royal Promenade, der großen Restaurant- und Shopping-Straße, die mit 19 Metern mehr als doppelt so breit ist wie auf der Freedom Class und über große

Die Hotdogs des Boardwalk Dog House sollen mehr Passagiere zum Verweilen im Boardwalk-Bereich am Heck des Schiffs animieren. Foto: Franz Neumeier



Die Royal Promenade der ALLURE OF THE SEAS ist mit 19 Metern mehr als doppelt so breit wie auf den Freedom-Class-Schiffen von Royal Caribbean. Foto: Franz Neumeier





„Move it“ ist das Motto der Parade von insgesamt 24 Dreamworks-Figuren auf der Royal Promenade, mit den Madagaskar-Pinguinen. Foto: Franz Neumeier



Ruhe und Entspannung im Whirlpool und auf den Sonnenliegen des Solariums – hier haben Kinder nur sehr eingeschränkt Zutritt. Foto: Franz Neumeier

Glaskuppeln im Central Park mit Tageslicht versorgt wird. Für Shopping-Fans gibt es auf der Promenade der ALLURE OF THE SEAS übrigens etwas, das es nicht einmal an Land gibt: eine Accessoire-Boutique der Marke Guess. Der zweite Innenhof beherbergt den Boardwalk-Bereich, an den sich zum Heck hin das Open-Air Aqua Theater anschließt. Mit einem über fünf Meter tiefen Pool und zwei 18 Meter hohen Sprungtürmen ist es die Bühne für die atemberaubenden Shows von Turmsprung-Akrobaten ebenso wie von graziösen Wasserballer-Tänzerinnen und für eine bombastische Show aus Licht und Wasserfontänen zum Rhythmus der Musik.

Details, Details

Trotz der Größe des Schiffs sind es auch die vielen kleinen Details, die das Flair der ALLURE OF THE SEAS ausmachen. Witzige Skulpturen wie beispielsweise die Figur eines Hundes, der auf der Royal Promenade scheinbar an einem Kellerfenster schnuppert, eine Figur eines kleinen Jungen mit Spielzeug in der Hand, der sich hinter einer Säule versteckt oder auch die vielen unauffällig über das ganze Schiff verteilten Messing-Säulen mit kleinen Gegenständen („Small Wonders“), die man durch eine oben in die Säulen eingelassene Lupe betrachten kann.

Statt nachträglich angebrachter Wellenabweiser wie auf der OASIS OF THE SEAS wurden bei der ALLURE OF THE SEAS die Rettungsboote um eine Bootslänge nach hinten versetzt, um sie vor Wellenschlag zu schützen. Foto: Franz Neumeier

Fakten: ALLURE OF THE SEAS

Dimensionen:	362 Meter lang, 64 Meter breit, 72 Meter hoch ab Wasserlinie, 9,1 Meter Tiefgang, 18 Decks (davon 15 Passagierdecks)
Kabinen:	2.706, davon 1.956 Balkonkabinen
Passagiere:	5.400 (Doppelbelegung), max. 6.318 Passagiere
Besatzung:	2.384
Maschinen:	6 Wärtsilä Dieselmotoren, insgesamt 97.000 kW
Antrieb:	3x 20 MW Asea Brown Boveri Azipods sowie 4x 5,5 MW Wärtsilä CT3500 Bugstrahlruder
Werft:	STX Europe, Turku, Finnland
Baubeginn:	2. Dezember 2008 (Kiellegung)
Übergabe an RCI:	28. Oktober 2010
Taufe:	28. November 2010
Indienststellung:	5. Dezember 2010
Taufpatin:	Dreamworks-Figur „Prinzessin Fiona“
Fahrgebiet:	Die ALLURE OF THE SEAS fährt 7-Nächte-Kreuzfahrten ab Fort Lauderdale/Port Everglades in Florida abwechselnd zwei Routen in die Karibik, Abfahrt immer sonntags. Route „Westliche Karibik“: Fort Lauderdale – Labadee, Haiti – Costa Maya, Mexiko – Cozumel, Mexiko – Fort Lauderdale); Route „Östliche Karibik“: Fort Lauderdale – Nassau, Bahamas – Charlotte Amalie, St. Thomas – Philipsburg, St. Maarten – Fort Lauderdale.

Selbst eine subtile Referenz auf den ursprünglichen Projekt-Namen von Royal Caribbeans Oasis Class fehlt nicht: Ein großes Segelschiff-Modell auf der Royal Promenade oberhalb des Bow and Stern Pubs trägt ganz unauffällig den Namen „Genesis“.

Erwartungsgemäß anders als auf der OASIS OF THE SEAS sind die Räume zwischen den Aufzügen gestaltet. Flatterten dort beispielsweise im hinteren Aufzugsbereich noch bunt angemalte Vögel durch die Luft, schweben auf der ALLURE OF THE SEAS elegante, aus

Liebe zum Detail: Ganz beiläufig ist der ursprüngliche Projekt-Name der Oasis Class „Genesis“ angebracht. Foto: Franz Neumeier



farbigen Glasperlen gefertigte Abendkleider im freien Raum.

Ein Hauch von Südamerika

Sucht man einen Trend auf der ALLURE OF THE SEAS im Vergleich zur OASIS OF THE SEAS, dann fällt ein sanfter Hauch von Südamerika auf: Das mexikanische Restaurant Rita's Cantina am Boardwalk, das brasilianische Steakhaus „Samba Grill“ im Solarium, Romero Brittos Art Gallery, die auch schon auf dem Schwesterschiff vertretene Boleros Bar und – sicher nur ein Zufall – Kapitän Hernan Zini mit argentinischer Abstammung. Im Übrigen liegt die ALLURE OF THE SEAS aber ganz in der Tradition von Royal Caribbean mit internationaler Ausrichtung, aber einer nach wie vor deutlich amerikanischen Prägung im besten Sinne.



Der Pool des Aqua Theaters ist die Bühne für wagetumte Turmspringer und zauberhaftes Wasserballett. Foto: Franz Neumeier



Liebe zum Detail: Die Figur des Jungen versteckt sich hinter der Laterne auf der Royal Promenade. Foto: Franz Neumeier



ALLURE OF THE SEAS im November 2010 am Terminal 18 von Port Everglades, Fort Lauderdale. Foto: Franz Neumeier.

DISNEY DREAM



Der aktuelle Neubau der Papenburg Meyer Werft, die etwa 128.000 BRZ große DISNEY DREAM, wurde am 30. Oktober ausgedockt und am 12. November von Papenburg nach Eemshaven überführt. Danach folgte eine Dockung bei Blohm + Voss in Hamburg. Die Ablieferung des größten bisher in Deutschland gebauten Schiffes war für den 9. Dezember 2010 in Bremerhaven geplant. Die DISNEY DREAM ist 339,8 m lang und 37 m breit. Befördern kann das Schiff 2.500 Passagiere in 1.250 Kabinen. Die Überführungsreise nach Port Canaveral ist für 19. Dezember 2010 vorgesehen, die Jungferreise zu den Bahamas soll am 26. Januar 2011 stattfinden. Das Foto zeigt das Schiff bei der Ankunft in Bremerhaven am 30. November 2010. Foto: Christian Costa

Teil 1



von Uwe Jakob

Die THE OCEANIC im aktuellen Anstrich am 9. Oktober 2010 im griechischen Piräus. Foto: Bert Lammers

Die im September 1946 von Eugen Eugenides gegründeten Home Lines waren das, was man heute einen "multinationalen Konzern" nennen würde: Mit einer Reedereizentrale am Genfer See in der Schweiz, operativem Firmensitz in Genua und finanziellem Hintergrund in Schweden, Italien, Griechenland, der Schweiz und den USA. Die Schiffe der Home Lines waren mit italienischem Personal besetzt und führten die Panama-Flagge am Heck. Eingesetzt waren sie zunächst im Auswandererverkehr von Italien nach Südamerika, später kamen Liniendienste nach Nordamerika sowie - besonders in den Wintermonaten - Kreuzfahrten ab New York dazu. Seit dem Tod des Firmengründers im Jahr 1954 war die Reederei Home Lines im Besitz einer Stiftung der Familie Vernicos-Eugenides.

Vom Nordatlantikkliner zum Kreuzfahrt-Pionier

Die Bestellung ihres ersten Neubaus im Jahr 1960 bei der renommierten italienischen Werft Cantieri Riuniti dell'Adriatico in Monfalcone nahe Triest zum Baupreis von 40 Mio. US-\$ war der wichtigste Meilenstein in der bisherigen Geschichte der Home Lines. Und so wurden beim Entwurf des Schiffes auch keine Kosten und Mühen gescheut. Der Neubau war mit vier Dampfturbinen und einer Gesamtleistung von 60.500 PS für eine Geschwindigkeit von 27 kn im Nordatlantikdienst entworfen und sollte acht Monate pro Jahr die im Juni 1951 eröffnete Strecke zwischen Cuxhaven, Le Havre, Southampton, Quebec und Montreal befahren, wobei für den Abschnitt Southampton-Quebec eine Reisezeit von nur fünf Tagen vorgesehen war. Entsprechend gut mußten die See-Eigenschaften selbst in schwerem Wetter sein. In zwei Klassen - wie im Liniendienst üblich - sollten insgesamt 1.600 Passagiere befördert werden, nämlich 260 in der 1. Klasse und 1.340 in der Touristenklasse. Die übrige Zeit des Jahres sollte das Schiff mit Karibik-Kreuzfahrten ab New York für 1.200 Gäste in einer Klasse verbringen und so die verkehrsarme Winterzeit auf dem Nordatlantik überbrücken. Am 29. Oktober 1961 wurde in Monfalcone der Kiel für die noch namenlose Bau-Nr. 1876 gelegt, dessen Namen OCEANIC die Reederei im April 1962 bekannt gab. Am 15. Januar 1963 lief der Neubau vom Stapel, wegen ungewöhnlich kalten Wetters mit einer

Woche Verspätung. Direkt nach der OCEANIC entstand auf der Werft übrigens die etwas kleinere EUGENIO C von Costa, deren Rumpfform identisch mit der der OCEANIC war und die man somit trotz unterschiedlicher Aufbauten als "nahe Verwandte" bezeichnen kann. Auffälligstes Merkmal dieses Schiffsrumpfs war das sogenannte Costanzi-Heck, eine Kombination aus Kreuzerheck oberhalb der Wasserlinie und Spiegelheck im Unterwasserbereich - ein ganz ähnliches Design besitzt heute das Heck der QUEEN MARY 2. Die Leistung der je zwei Hoch- und Niederdruck-Turbinen, die mit Dampf aus vier Foster Wheeler-Kesseln gespeist wurden, übertrugen Untersetzungsgetriebe auf zwei Festpropeller mit einem Durchmesser von 5 m. Vom Bug bis zum Heck waren die Decks der OCEANIC völlig waagrecht konstruiert

und ließen jeglichen Deckssprung vermissen - damals ebenfalls etwas ganz Neues. Da der St. Lorenz-Strom im Winter oft lange vereist ist, wurde der Rumpf eisverstärkt gebaut. Auch die Platzierung der Rettungsboote "innerhalb" des Aufbaus war ungewöhnlich, machte aber die aus Sicht der Passagiere bahnbrechendste Neuerung auf der OCEANIC möglich: Das fast 1.000 Quadratmeter große Lido-Deck mit zwei großen Pools mittschiffs, dessen 50 to schweres Glas-Schiebedach ("Magrodome") sich innerhalb von zwei Minuten komplett öffnen bzw. schließen ließ. Entsprechend der neuesten Feuerschutzvorschriften entstand die OCEANIC nach der sogenannten "Methode 1" ohne Verwendung brennbarer Materialien - was ihr letztendlich das Überleben bis heute sicherte. Im Oktober 1963 gab die Reederei bekannt, daß



Die OCEANIC im Ursprungszustand in Nassau auf den Bahamas. Foto: Sammlung Bettina Rohbrecht



In den letzten Premier Cruises-Farben läuft die OCEANIC am 17. Mai 1999 von Port Canaveral aus. Foto: Frank Heine

OCEANIC nicht mehr Salt Cay als zweiten Hafen neben Nassau an, sondern ankerte stattdessen auf der Reede von Port Lucaya nahe Freeport. Im selben Jahr wurde das Schiff umfassend für 17 Mio. US-\$ renoviert; unter anderem bekamen bei diesem Umbau 13 der in den 80er Jahren auf dem Pool-Deck achtern eingebauten neuen Kabinen einen eigenen Balkon. Am 6. Oktober 1993 gab die Reederei nach acht Jahren das Ende der Zusammenarbeit mit der Walt Disney Corporation bekannt und ging mit Wirkung vom 1. April 1994 stattdessen eine Kooperation mit Warner Brothers über zunächst vier Jahre ein, die später verlängert wurde. Nun trieben statt Donald Duck und Micky Maus die "Looney Tunes" an Bord ihr Unwesen - also Bugs Bunny, Tweety, Daffy Duck und der Tasmanische Teufel, die man auch an den Fährschiffen von Moby Lines findet. Nach fast drei Jahrzehnten im Dienst überquerte die STARSHIP OCEANIC im Oktober 1994 zum zweiten Mal den Atlantik und kehrte zu einem zweimonatigen Werftaufenthalt in ihr Geburtsland Italien zurück. Bei der San Giorgio

del Porto-Werft in Genua wurden für weitere 17 Mio. US-\$ Maschinen- und Klimaanlage überholt und eine Open Air-Bar ganz achtern auf dem Sonnendeck eingebaut. Am 20. Januar 1995 begann in Port Canaveral die erste Kreuzfahrt nach der Rückkehr aus Italien. 1997 wurde das Schiff neu vermessen mit 38.772 BRZ.

Das "Big Red Boat"

Im Frühjahr 1997 kaufte Cruise Holdings Ltd., die gemeinsame Muttergesellschaft von Seawind Cruise Line und Dolphin Cruise Line, auch die Ein-Schiffs-Reederei Premier Cruise Lines auf. Die drei Reedereien fusionierten im Oktober 1997 zur "neuen" Premier Cruises - die damit zum damaligen Zeitpunkt nach eigenen Angaben die sechstgrößte Kreuzfahrtreederei der Welt war. Man setzte auf das klassische Kreuzfahrt-Erlebnis mit traditionellen Schiffen als Alleinstellungs-Merkmal, um sich von der Vielzahl anderer Anbieter mit ihren zumeist größeren und neueren Einheiten abzuheben. Das Management der gesamten Premier

Cruises-Flotte von sechs Schiffen übernahm International Shipping Partners aus Miami. Anfang 1998 wurde die STARSHIP OCEANIC wieder in OCEANIC umbenannt. Während alle anderen Reedereischiffe einen dunkelblauen Rumpfanstrich trugen, blieb die OCEANIC eine "lady in red", allerdings nun in einem etwas dunkleren Farbton. Statt der zwei schmalen Streifen in orange und gelb markierte ein breiterer, goldener Streifen die Oberkante des Schiffsrumpfs, an dem zum Heck hin der Schriftzug "Premier Cruises" in weiß aufgemalt wurde. Den roten Schornstein zierte jetzt ein weißer stilisierter Schiffsbug. Passend zum roten Rumpf begannen Premier Cruises, die OCEANIC als "Big Red Boat" zu vermarkten. Berichte, nach denen das Schiff im November 1999 auch offiziell in BIG RED BOAT I umbenannt worden ist, entsprechen aber nicht der Wahrheit. Am 1. Juni 1998 wurde die OCEANIC für drei Tage wegen mangelnder Dokumentation über die Brandsicherheit des Schiffs von der US-Küstenwache festgehalten und mußte eine Reise zu den Bahamas absagen. Als die Behörden feststellten, daß das Schiff die neuen SOLAS-Regeln erfüllte, kam die OCEANIC am 5. Juni wieder in Fahrt. 1998 bzw. 1999 erhielt die OCEANIC ernstzunehmende Konkurrenz durch die zwei brandneuen Kreuzfahrtschiffe der Disney Cruise Line, die in Port Canaveral am Terminal direkt nebenan abgefertigt wurden und dieselbe Zielgruppe wie die OCEANIC ansprachen - wenn auch zu wesentlich höheren Preisen. Schon im Frühjahr 1999 bekam die OCEANIC noch einmal eine neue, weiße Schornsteinmarke mit rotem „P“-Logo - wieder fast so wie zu Premier Cruise Lines-Zeiten - und einen hellroten Rumpf mit einem schmalen goldenen Streifen. Zum Jahreswechsel 1999/2000 unternahm das Schiff eine längere

Die OCEANIC läuft am 21. September 1998 vor dem Hintergrund eines drohenden Gewitters von Port Canaveral zu einer ihrer viertägigen Kreuzfahrten in Richtung Bahamas aus. Diese Schornsteinmarke und den breiten goldenen Streifen am Rumpf trug das Schiff nur kurz. Foto: Uwe Jakob



sie ihren Nordatlantikdienst wegen der übermächtigen Konkurrenz der Fluggesellschaften einstellen und ihr im Bau befindliches neues Flaggschiff auf wöchentlichen Kreuzfahrten von New York zu den Bahamas einsetzen würde. Dieses gewagte Vorhaben - den ganzjährigen Einsatz eines so großen Neubaus auf 7-tägigen Turnus-Kreuzfahrten hatte bislang noch niemand auch nur ernsthaft in Erwägung gezogen - machte die OCEANIC zum Vorreiter aller modernen Kreuzfahrtschiffe und sollte sich für die Home Lines sehr schnell auszahlen. Die Marketing-Abteilung der Reederei änderte den Werbeslogan für die anfangs mit 39.241 BRT vermessene OCEANIC umgehend vom "Schiff von morgen" zum "größten jemals für ganzjährige Kreuzfahrten entworfenen Schiff", und kaum jemandem fiel auf, daß diese Aussage so gar nicht richtig war. Nach längeren Verzögerungen bei der Ausrüstung konnte die Bauwerft die OCEANIC am 31. März 1965 schließlich in Triest an die Reederei Home Lines Inc. in Panama übergeben. Einige Tage später startete in Genua die Jungferreise, eine Atlantiküberquerung via Halifax nach New York mit nur 200 zahlenden Passagieren an Bord. Mit der ersten Kreuzfahrt zu den Bahamas begann dann am 24. April 1965 der Alltag.

Bis zu einem Jahr ausgebucht

In den folgenden zwei Jahrzehnten wurde die OCEANIC zu einer wahren Legende auf ihren wöchentlichen Reisen zwischen New York und Nassau, besonders aber auf den alljährlichen längeren Winter-Kreuzfahrten in die Karibik. Auf diesen 12- bis 19-tägigen Reisen wurden nur etwa 800 Passagiere mitgenommen, von denen viele Jahr für Jahr wiederkamen. Für die unglaubliche Popularität des Schiffs sorgten neben der luxuriösen Einrichtung der vielen öffentlichen Räume an Bord vor allem die italienische Besatzung und die herausragende italienische Küche. Während ihrer ersten 15 Betriebsjahre bis 1980 war die OCEANIC im Schnitt zu unglaublichen 92 % ausgelastet, im ersten Jahr sogar zu 98 %. Innerhalb von nur fünf Jahren hatte das bekannteste und beliebteste Kreuzfahrtschiff seiner Zeit den kompletten Baupreis wieder eingefahren und war zeitweise bis zu einem Jahr im voraus ausgebucht, und das Woche für Woche! Nach einem Maschinenraumbrand am 11. November 1968 mußten mehrere Reisen abgesagt werden, während das Schiff in Newport News, Virginia repariert wurde. Diese Werft führte auch die regelmäßigen Routine-Dockungen der OCEANIC durch. Nach Neuvermessung betrug die Tonnage ab Anfang der 70er Jahre nur noch 27.645 BRT. Ab 1974 boten Home Lines mit der Ende 1973 angekauften DORIC ex-HANSE-ATLANTIC ex-SHALOM auch wöchentliche Reisen von New York zu den Bermudas an. Parallel dazu machte die OCEANIC auf ihrem Weg zu den Bahamas nun ebenfalls auf den Bermudas Station. Der 1982 als Ersatz für die DORIC in Dienst gestellte zweite Neubau der Reederei, die ATLANTIC, sollte eigentlich von den äußeren Linien her an die OCEANIC anknüpfen, sah aber wegen des kürzeren Bugs und der hoch oben angebrachten Rettungsboote wesentlich



Das Schiff erhielt nach dem Verkauf an Premier Cruise Lines den neuen Namen STARSHIP OCEANIC.
Foto: Jürgen Saupe

weniger elegant aus. Hier hatte ganz klar die Wirtschaftlichkeit über die Ästhetik gesiegt - so richtig wirtschaftlich war die OCEANIC mit ihrer Jahr für Jahr teurer im Betrieb werdenden Dampfturbinen-Antriebsanlage nämlich inzwischen nicht mehr. Mit der Ankunft der ATLANTIC verlegte die Reederei 1982 die OCEANIC im Winter auf Kreuzfahrten ab Florida. In den folgenden zwei Wintern lag das Schiff sogar beschäftigungslos an der Werft in Newport News auf, und 1983 stellte Home Lines die OCEANIC zum Verkauf. Die Zeit hatte das "Schiff von morgen" schließlich doch eingeholt ... Zwar sicherte ein 1984 abgeschlossener Zehnjahresvertrag mit der Regierung der Bermudas der Reederei exklusive Anlaufrechte in Hamilton und St. George's für bis zu vier Schiffe, aber bei der Papenburger Meyer-Werft war im Mai 1984 mit der am 6. Mai 1986 abgelieferten HOMERIC bereits ein Ersatz für die OCEANIC bestellt worden. Für diese gab es auch mehrere ernsthafte Interessenten, unter anderem Chandris Fantasy Cruises, aber erst im August 1985 konnte schließlich mit Premier Cruise Lines aus Port Canaveral in Florida ein Käufer gefunden werden, der das Schiff für 20 Mio. US-\$ übernahm. Die letzte Reise für Home Lines - eine ausgebuchte 11-Tages-Kreuzfahrt ab/bis New York in die Karibik - begann am 9. November 1985. Nach der Ausschiffung der Fahrgäste verließ die OCEANIC am 21. November still und leise ihren heimlichen Heimathafen New York zur Verkaufsdockung und zum Umbau in Newport News. Hier bekam sie für 10 Mio. US-\$ nicht nur einen neuen, hellroten Rumpfanstrich, sondern auch eine komplett neue Inneneinrichtung, für die der griechische Architekt Michael Katzourakis verantwortlich war. Er kombinierte helle, kräftige Farben mit reflektierenden Oberflächen unter reichlicher Verwendung von Spiegeln. Die vormalige Eleganz der öffentlichen Räume an Bord war allerdings auf einen Schlag verschwunden, und aus einem Premium-Schiff war ein austauschbares Massenprodukt geworden. Während des Umbaus erhielt das Schiff für kurze Zeit den Namen ROYALE OCEANIC, wurde dann aber im Register als STARSHIP OCEANIC eingetragen, weiterhin unter Panama-Flagge. Der Namenszusatz "Starship" wurde dabei nur ganz klein und unauffällig an Bug und Heck aufgemalt. Durch den Einbau vieler zusätzlicher 3. und 4. Betten stieg die Passagierkapazität auf 1.562 Gäste in 524 Kabinen.

Mit Micky Maus zu den Bahamas

Premier Cruise Lines waren 1983 mit finanzieller Unterstützung der Dial Corporation gegründet worden, zu der auch die bekannte Greyhound Bus Corporation gehörte. Ihr erstes Schiff war die ROYALE, gebaut als FEDERICO C von Costa, mit der die neue Reederei kurze Kreuzfahrten von 3 bzw. 4 Tagen Dauer zwischen Port Canaveral und den Bahamas anbot. Dabei arbeitete man mit der Walt Disney Corporation zusammen, durfte mit dem Slogan "The official Cruise Line of Disney World" werben und bot Pauschalreisen mit Kreuzfahrt, Besuchen in den Disney-Themenparks in Florida, Hotel und Mietwagen an. Natürlich waren die Disney-Figuren auch an Bord allgegenwärtig, denn die vorrangige Zielgruppe der Reederei waren junge Familien mit Kindern. Nach dem Ankauf der OCEANIC wuchs die Reedereiflotte 1988 durch die Übernahme der ATLANTIC und SUN PRINCESS auf vier Schiffe an. Allerdings wurden alle anderen Schiffe nach und nach wieder verkauft, und ab 1997 war die von Berlitz mit drei Sternen bewertete STARSHIP OCEANIC das einzige verbliebene Schiff der Reederei Premier Cruise Lines. Nach der Schiffstaufe durch Minnie Maus, bei der die obligatorische Flasche nicht am Schiffsrumpf, sondern am Schornstein zerschlagen wurde, startete die STARSHIP OCEANIC am 25. April 1986 unter dem Kommando ihres griechischen Kapitäns Dimitrios Chilas zur ersten Reise von Port Canaveral in Richtung Bahamas. Mit zwei Abfahrten pro Woche ging es freitags für drei Tage sowie montags für vier Tage (mit einem zusätzlichen Seetag) nach Nassau und Salt Cay, einer einige Meilen vor Nassau liegenden Privatinsel, die die Reederei gemeinsam mit der Dolphin Cruise Line gepachtet hatte. Bei gutem Wetter lag die STARSHIP OCEANIC dort auf Reede, sonst brachte man die Passagiere per Tender von Nassau nach Salt Cay. Auch einige längere Kreuzfahrten bis in die östliche Karibik, meist über die Weihnachts- und Neujahrsfeiertage, waren im Programm zu finden. Einige Zeit nach der Indienstellung erweiterte die Reederei die Passagierkapazität der STARSHIP OCEANIC, indem das Teen-Center und die Discothek achtern auf dem Pool-Deck weiteren Kabinen weichen mußten. Im September 1987 lag das Schiff während einer Charter für die Digital Computer Co. gemeinsam mit der QUEEN ELIZABETH 2 zwei Wochen als Ausstellungsschiff in Boston, und 1990 wechselte der Heimathafen von Panama nach Nassau. Seit 1993 lief die STARSHIP



Die Brücke der OCEANIC im September 1998. Foto: Uwe Jakob



Eine der geräumigen Außenkabinen auf dem Continental Deck der OCEANIC. Foto: Uwe Jakob

12-Tages-Kreuzfahrt nach Mexiko und in die Karibik. Im Frühjahr 2000 wurde es bei der Grand Bahama Shipyard in Freeport im Bereich des Casinos, der Showlounge und der Rezeption umgebaut und erhielt ein Internet-Café, ein neues Kinderspielzimmer und einen Teenager-Raum im ehemaligen Konferenzraum. Im Mai 2000 bekam die Reedereiflotte Verstärkung durch die THE BIG RED BOAT II, die ehemalige EUGENIO C - zum ersten Mal in ihrer Karriere fuhren die beiden "Halbschwestern" also unter derselben Reedereiflagge. Dies allerdings nicht für lange, denn am 14. September 2000 stellten Premier Cruises als Folge der immer weiter steigenden Bunker- und Unterhaltskosten für die allesamt aus Turbinenschiffen älteren Datums bestehende Flotte den Geschäftsbetrieb ein und meldeten Konkurs an. Auch der 2000 begonnene "Kurswechsel" zurück zu Familien-Kreuzfahrten - nun sollten auf einmal alle Premier Cruises-Schiffe zu "Big Red Boats" werden - hatte die Reederei nicht retten können. Die Passagiere der OCEANIC wurden in Nassau ausgeschifft und das Schiff dort arretiert. Einige Zeit später wurde es zusammen mit der THE BIG RED BOAT II nach Freeport verholt und aufgelegt. Für den 15. Dezember 2000 war die erste Versteigerung des Schiffs angesetzt - sie blieb ohne Zuschlag, aber schon kurze Zeit später fand sich mit dem jungen spanischen Kreuzfahrtanbieter Pullmantur Cruises ein ernsthafter Interessent für das Schiff.

Von Pullmantur zum "Peace Boat"

Pullmantur Cruises wurden 1997 als Tochterunternehmen der spanischen Reisebüroette Pullmantur gegründet, die anfangs vor allem Busreisen veranstaltete und sich 2003 mit Pullmantur Air auch noch eine eigene Charterfluggesellschaft zulegte. In den Sommern 1998 und 1999 starteten Pullmantur Cruises mit Blockbuchungen auf dem Premier Cruises-Schiff REMBRANDT im Mittelmeer und charterten für die Saison 2000 die SEAWIND CROWN derselben Reederei komplett ein. Als dieses Schiff nach dem Premier-Konkurs in Barcelona in die Kette gelegt wurde, begann man sich in der Zentrale in Madrid nach einem eigenen Schiff umzusehen. Neben der SEAWIND CROWN inspizierte die Reederei auch die in Freeport aufliegenden Premier Cruises-Schiffe OCEANIC und THE BIG RED BOAT II und entschied sich dann für die OCEANIC, weil sie von allen Schiffen technisch am besten in Schuß war. Am 30. Dezember 2000 gab Pullmantur den Ankauf der OCEANIC offiziell bekannt und übernahm das Schiff im März 2001. Zunächst verlegte das Schiff über den Atlantik in die Werft nach Cadiz, wo es umfassend überholt wurde. Äußere Kennzeichen waren nun wieder ein weißer Rumpf, an dem in roten Buchstaben der Schriftzug "Pullmantur Cruises" stand, sowie ein blauer Schornstein mit dem kreisrunden Pullmantur-Logo. Am 3. Mai

2001 machte die weiterhin unter der Flagge der Bahamas laufende OCEANIC zum ersten Mal in Barcelona fest, und von hier startete am 25. Mai auch die erste 7-tägige Kreuzfahrt nach Villefranche, Livorno, Civitavecchia, Neapel und Tunis. Auf dieser als "Brisas del Mediterráneo" vermarkteten Strecke war die OCEANIC - mit kleinen Variationen bei einzelnen Anlaufhäfen - die nächsten acht Jahre Woche für Woche unterwegs und legte nur in den Wintermonaten von Januar bis März kurze Pausen ein, um in dieser Zeit "aufgefrischt" und nach und nach an die 2010 in Kraft tretenden SOLAS-Vorschriften angepaßt zu werden. In den folgenden Jahren wurde Pullmantur Cruises zu einer der am schnellsten wachsenden Kreuzfahrtreedereien der Welt; ab 2002 kam jedes Jahr ein weiteres Schiff hinzu. Niedrige Preise, ein "All inclusive"-Konzept und cleveres Marketing begründeten einen regelrechten Nachfrage-Boom auf dem noch in den Kinderschuhen steckenden spanischen Kreuzfahrtmarkt. Die OCEANIC selbst wurde allerdings inzwischen von Douglas Ward nur noch mit zwei-Sternen-plus bedacht. Im Frühjahr 2006 wechselte das Schiff Flagge und Heimathafen und war nun für Pullmantur Oceanic Ltd. in Valletta auf Malta registriert. Die Pullmantur-Muttergesellschaft Grupo Marsans S.A. verkaufte Pullmantur Cruises Ende August 2006 für 430 Mio. € sowie die Übernahme von Verbindlichkeiten in Höhe von weiteren 270 Mio. € an den amerikanischen Kreuzfahrt-Konzern

Das über zwei Decks reichende Kino im Schiffsrumpf wurde schon 1998 nicht mehr genutzt. Foto: Uwe Jakob

Schöne, geschwungene Linien: so etwas findet man heute selten. Foto: Frank Lose





Die OCEANIC während ihres Einsatzes bei Pullmantur Cruises am 21. Juli 2005 einlaufend Civitavecchia, dem Hafen von Rom. Foto: Frank Heine

Royal Caribbean International, der dadurch auch in Europa auf Expansionskurs ging - und einen willigen Abnehmer für seine auf dem US-Markt zu klein werdenden Schiffe gefunden hatte! Für die OCEANIC hatte die Transaktion zunächst keine Auswirkungen, aber im Januar 2008 erhielt sie bei einem Werftaufenthalt in Malta die neuen Reedereifarben - nun war der Schornstein rot statt blau und trug das neue Pullmantur-Logo, ein stilisiertes rotes "n" in einem weißen Kreis, und der Schriftzug am Rumpf wechselte von "Pullmantur Cruises" zu einem dezenteren "Pullmantur", das weit achtern angebracht war. Wegen der großen Nachfrage und den immer weiter steigenden Bunkerkosten beschloß die Reederei, die nach wie vor enorm populäre OCEANIC auf ihren wöchentlichen Mittelmeerreisen ab Barcelona 2009 durch die größere SOVEREIGN aus der Royal Caribbean-Flotte zu ersetzen und für kürzere Kreuzfahrten nach Valencia zu verlegen. Von dort sollte das Schiff ab dem 3. April abwechselnd zwei Tage am Wochenende zu den Balearen und fünf Tage nach Italien kreuzen,

bevor es am Ende der Saison 2009 die Flotte von Pullmantur verlassen würde. Zuvor wurde die OCEANIC im Januar 2009 noch einmal nach Gibraltar in die Werft geschickt. Noch während der Vorbereitungen auf die neue Saison überraschte Pullmantur am 12. März 2009 mit der Nachricht, daß die OCEANIC an ein in Panama ansässiges Unternehmen verkauft worden sei und alle geplanten Reisen ab Valencia abgesagt würden. Beim Käufer handelte es sich um GP Cruises, Inc. - eine Firmierung, von der bis heute nur bekannt ist, daß sie über die Adresse von SeaHawk North America L.L.C. in Miami Lakes, Florida zu erreichen ist. SeaHawk ist eine auf das technische und Hotel-Management sowie Crewing von Passagierschiffen spezialisierte Firma, zu deren Kunden auch Pullmantur gehörte und die bereits seit 2001 die OCEANIC betreut hatte; deshalb arbeitete die alte Besatzung auch nach dem Verkauf vorerst weiterhin an Bord. GP Cruises wollte mit der OCEANIC aber keineswegs selbst als Kreuzfahrt-Veranstalter auftreten, sondern hatte mit der "Peace Boat"-Organisation aus Tokio

einen Chartervertrag für die Neuerwerbung abgeschlossen. Diese 1983 von vier japanischen Studenten gegründete Organisation, über deren frühere Schiffe OLVIA und THE TOPAZ wir in "FERRIES" 3/2002 bzw. 4/2007 berichtet haben, hatte in letzter Zeit nicht gerade Glück mit ihren Charterschiffen gehabt: Nachdem der fünfjährige Einsatz der THE TOPAZ im April 2008 ausgelaufen war, konnte man sich als Ersatz die 1970 als SONG OF NORWAY gebaute CLIPPER PEARL sichern und am 14. Mai 2008 unter dem Namen CLIPPER PACIFIC auf Peace Boat-Reise Nr. 62 schicken. Die CLIPPER PACIFIC erwies sich schnell als völlig ungeeignet und mit vielen technischen Mängeln behaftet, und man war froh, daß man sie am 5. November 2008 nach eineinhalb Weltreisen in Piräus wieder loswerden und im "fliegenden Wechsel" auf die kurzfristig als Ersatz gecharterte MONA LISA umsteigen konnte. Leider stand dieses Schiff nur für den Winter 2008/2009 zur Verfügung und konnte daher ebenfalls nur eineinhalb Reisen durchführen: Am 19. April 2009 beendete die MONA LISA in Yokohama ihren Peace Boat-Einsatz und brach einen Tag später in Richtung Bremerhaven auf, wo sie am 22. Mai pünktlich ihre Sommer-Charter für Lord Nelson Seereisen antrat. Die OCEANIC ähnelte als klassisches Turbinenschiff in vielerlei Hinsicht der beliebten THE TOPAZ, hatte aber einen entscheidenden Vorteil: Sie entsprach bereits den am 1. Oktober 2010 endgültig in Kraft tretenden SOLAS-Vorschriften, konnte somit auch über dieses Datum hinaus in Fahrt bleiben und gab Peace Boat die für die Organisation ihrer Weltreisen notwendige langfristige Planungssicherheit. Außerdem bot sie von der Schiffsgröße her die gewünschte Kapazitätserweiterung, während die CLIPPER PACIFIC in dieser Hinsicht gegenüber der THE TOPAZ einen Rückschritt darstellte.

Ende Teil 1

Fortsetzung in FERRIES 1/2011

Ab 2008 führte die OCEANIC die neuen Pullmantur-Farben. Hier läuft das Schiff zu einer Werftüberholung in Gibraltar ein. Foto: Tony Davis





Die ehemals zwischen Portsmouth und Fishbourne auf der Isle of Wight eingesetzte GB CONTE im September 2010 in neuen Farben. Foto: Egidio Ferrighi

Zusammen mit Saremar. (Sardinia Regionale Marittima) und Enermar verkehrt Delcomar zu den Sardinien vorgelagerten Inseln. Diese liegen im Nordosten, Nordwesten und im Südwesten der italienischen Insel. Gegründet wurde die Reederei 1985 von Francesco del Guidice, nahm den Betrieb aber erst 1998 auf. Zunächst erhielt der Newcomer den Zuschlag für zwei Fährstrecken, die man allerdings nur nachts bedienen durfte. Tagsüber waren hier die Schiffe der staatlichen Reederei Saremar eingesetzt.

Delcomar begann also 1998 mit aus Griechenland angekauften Landungsbooten einen Fährdienst zwischen Calasetta auf der Isola di Sant'Antioco und Carloforte auf der Isola di San Pietro im Süden Sardiniens. Wenig später wurde auch der Fährverkehr zwischen Palau und La Maddalena aufgenommen. Das erste Schiff war die EOLO ex DIANA -97 (434 BRT/Bj. 1971), ein Landungsboot, welches bei starkem Wind oder Seegang große Probleme hatte. Im Jahr 2000 wurde mit der SARA D ex CUMA -00 ex CAPRI -78 ex MICHELANGELO -75 (496 BRT/Bj. 1974) eine weiteres Landungsboot angeschafft. 2003 kaufte Delcomar vom Wettbewerber Enermar die ERIK P ex HARDINGEN -91 (499 BRZ/Bj. 1966) und setzte sie zwischen Palau und La Maddalena ein.

Die Reederei bediente anfangs die Fährstrecken nur nachts, dieses war Bestandteil des Konzessionsvertrages. Tagsüber kamen die deutlich größeren Fähren von Saremar zum Einsatz. Ende des letzten Jahrzehnts erhielt das Liniennetz der Reederei mit der Verbindung von Porto Torres nach Asinara weiteren Zuwachs. Auf dieser Insel ist ein National Park, Bewohner gibt es nicht. So ist der Zweck dieser Verbindung einzig und allein der Transport von Mitarbeitern



Die ENZO D verkehrt zwischen Palau und La Maddalena. Foto: Egidio Ferrighi

und Besuchern. Eine Überfahrt findet morgens, die zweite im Laufe des Nachmittags statt. Die Besucher dürfen ihre Fahrzeuge nicht mitnehmen.

Erst in den letzten Jahren entschloss sich die Reederei auch tagsüber zwischen Calasetta und Carloforte sowie zwischen Palau und La Maddalena zu verkehren. Diese Überfahrten erfolgen dann allerdings ohne öffentliche Subventionen. Im Sommer dieses Jahres ging die Reederei einen Schritt nach vorn. Aus

Griechenland erwarb man zunächst die Doppelendfähre FAETHON (670 BRZ/Bj. 2001) und setzt sie seit dem 16. Mai 2010 als ENZO D zwischen Carloforte und Calasetta ein. Im Juli übernahm Delcomar von Wightlink die ST. CATHERINE (2.036 BRZ/Bj. 1983) und benannte sie in GB CONTE um. Das Schiff verließ England am 31. Juli und wurde am 16. September erstmals zwischen Carloforte und Calasetta eingesetzt. Die ENZO D wechselte daraufhin gen Norden auf die Verbindung von Palau nach La Maddalena.

Die anderen Schiffe der Flotte sind bis auf die SARA D, die nach Asinara verkehrt, aufgelegt. Neben den erwähnten, gibt es noch die ARPAIA, die im wesentlichen Gefahrgut nach La Maddalena transportiert.

Der staatliche Wettbewerber Saremar wurde 2010 an die sardische Lokalregierung übertragen, was dazu führen könnte, dass der bisher staatlich subventionierte Delcomar-Dienst keine Zuschüsse mehr bekommen wird. Diese politische Entscheidung könnte den Aufschwung der kleinen Reederei rasch bremsen.



Das Landungsboot EOLO war das erste Schiff von Delcomar. Foto: Egidio Ferrighi

Fähren im Roten Meer

Olaf Malcke war im Roten Meer unterwegs. Einige der ehemals aus Europa stammenden Fährschiffe möchten wir Ihnen auf dieser Seite vorstellen. Generell ist zu sagen, dass die Anzahl der in diesem Gebiet eingesetzten Schiffe sich in den letzten Jahren stark reduziert hat. Hauptsächlich Ursache dafür ist, dass die ehemals größte Reederei Al Salam Shipping nach dem Unglück der AL SALAM BOCCACCIO 98 im Februar 2006 vom Markt verschwunden ist, nachdem der Eigner in Haft genommen wurde.



Das Foto oben zeigt die RAHMAH ex SANCAK-S -06 ex ISTANBUL S -05 ex TORRES -04 ex STAFFETTA MEDITERRANEA -88 (18.702 BRZ/Bj. 1979), die in Suez von einer Passagier- zur Frachtfähre zurückgebaut wurde. Foto: Olaf Malcke

Rechts: Zwischen Safaga, Duba und Hurghada verbringt das 1972 von Meyer in Papenburg für Rederi AB Slite gebaute Fährschiff JAMAA II ex ALANDIA -06 ex BOTNIA EXPRESS -92 ex DIANA -79 (6.850 BRZ) seinen Lebensabend. Bis 2006 war das Schiff in Ostsee unterwegs. Betrieben wird das Schiff von Horizon World Wide. Foto: Olaf Malcke



Zwei Fährschiffe von Namma Lines:

links: die MAHABBAH ex SUPERFERRY -06 ex BLUE AEGEAN-02 ex SUPERFERRY -01 ex IONIAN STAR -91 ex IZU NO. 3 -91 ex CASSIOPEIA -76 (15.127 BRZ/Bj. 1972) und unten die MAWADDAH ex KING MINOS -04 ex ERIMO MARU -87 (10.164 BRZ/Bj. 1972). Beide Schiffe verkehren von Safaga in Ägypten nach Jeddah in Saudi-Arabien. Fotos: Olaf Malcke





Seit dem 30. September 2010 wird die CORAGGIO (25.058 BRZ/Bj. 2007) in Charter von Stena Line zwischen Hoek van Holland und Killingholme. Foto: Frank Lose

FERRIES Aktuell

Nachrichten aus der Fährschifffahrt

Viking Line bestellt Neubau bei STX in Finnland

Die lange erwartete Nachricht von einem Neubauftrag der Viking Line für ihre Turku Route kam Ende Oktober. Am 25.10. gaben Viking Line und STX Finnland bekannt, dass man eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) über den Bau einer neuen Fähre für die Route Turku-Åland-Stockholm unterzeichnet hätte. Viking Line nannte die Bereitstellung einer Umweltsubvention durch den finnischen Staat als Voraussetzung für die endgültige Bestellung des Schiffes, das voraussichtlich mit LNG (Liquified Natural Gas = Verflüssigtes Naturgas) betrieben werden soll und somit das erste Fährschiff dieser Größenordnung sein wird, das mit diesem Treibstoff angetrieben wird. Als Baupreis wurden in der gemeinsamen Presseerklärung 240 Mio. EUR genannt, als Ablieferungszeitpunkt der Beginn des Jahres 2013. Die neue Viking Fähre soll bei einer Länge von 210 m mit 57.000 BRZ vermessen werden. Das für 2.800 Passagiere (in 870 Kabinen) ausgelegte Schiff wird eine maximale Geschwindigkeit von 23kn erreichen. Zusätzlich zu 1.300 Lademetern für Fracht wird es ein separates Autodeck für PKW mit einer Spurlänge von 500 m geben. Baustart wird im Herbst 2011 sein. Der Vertrag enthält die Option auf ein Schwesterschiff. (MS)



So soll der Viking Line-Neubau aus Turku aussehen.. Quelle: STX

DFDS bestellt zwei neue RoRo-Frachter

Für die Erweiterung der Zusammenarbeit von DFDS mit den Verteidigungsministerien Dänemarks und Deutschlands im Rahmen des sog. „ARK Projekts“, hat die dänische Reederei zwei RoRo-Frachter bei den P+S Werften GmbH, Stralsund (vormals Peenewerft und Volkswerft Stralsund) geordert. Zugleich wurde der Chartervertrag auf den Zeitraum 2010-2021 verlängert und die Zahl der darin eingeschlossenen Schiffe von zwei auf fünf erhöht. Dabei wird ein Schiff dauerhaft durch das Militär gechartert, während die anderen bei DFDS in deren Routennetz eingesetzt werden und im Bedarfsfall mit Notiz zwischen 15 und 60 Tagen dem Militär angedient werden müssen. Die beiden Neubauten werden eine Kapazität von 3.000 Lademetern und 342 TEU aufweisen und 2012 abgeliefert werden. Der Neubauftrag hat einen Wert von 128 Mio. EUR. (MS)

Feuer auf der PEARL OF SCANDINAVIA

Am frühen Morgen des 17. Novembers 2010 brach auf dem Autodeck der

PEARL OF SCANDINAVIA ex AQUARIUS -01 ex LANGKAPURI STAR AQUARIUS -01 ex STAR AQUARIUS -93 ex ATHENA -93 (40.039 BRZ/Bj 1989) auf dem Weg von Oslo nach Kopenhagen ein Feuer aus. Von den 490 Passagieren und 161 Besatzungsmitgliedern an Bord wurde niemand verletzt. Eine Evakuierung, die kurz nach Ausbruch des Brandes noch erwogen wurde, stellte sich als nicht notwendig heraus. Das Schiff stoppte während der Brandbekämpfung seine Fahrt und traf, durch schwedische Rettungskreuzer eskortiert, erst gegen Mittag in Kopenhagen ein. Ersten Ermittlungen der dänischen Polizei zufolge entzündete sich das Feuer auf dem Autodeck in einem zum Elektroauto umgebauten Nissan, das zu diesem Zeitpunkt aufgeladen wurde. Am 25. November ging das Schiff nach Aufräumarbeiten wieder in Dienst. (MS)

Saaremaa

Mit der SAAREMAA (5.233 BRZ) stellte die estnische Saaremaa Laevakompanii am 18. Juni 2010 den zweiten Neubau in Dienst. Das von der Fiskerstrand Verft in Norwegen gebaute Schiff wird zwischen Virtsu und Kuivastu auf der Insel Muhu eingesetzt. Sie verkehrt hier zusammen mit der Schwester MUHUMAA, die am 16. März 2010 in Dienst gestellt wurde. Das dritte Schiff, die HIIUMAA, soll im April 2011 abgeliefert werden. (FL)



Die SAAREMAA am 19. September 2010 in Virtsu. Foto: Marko Stampehl

Færgen A/S

Am 10. Oktober 2010 wurde die DUEODDE zum letzten Mal zwischen Køge und Rønne eingesetzt. Die Übergabe an den neuen Eigentümer Strait Shipping erfolgte zusammen mit der Umbenennung in STRAITSMAN am 14. Oktober während eines Werftaufenthalts in Fredericia. Die lange Überführungsreise nach Neuseeland begann sechs Tage später via Las

Palmas, Cristobal und Papeete. Noch vor Weihnachten soll das Schiff zwischen Wellington und Picton über die Cook Strait in Dienst gehen. Zukünftig wird allein die HAMMERODDE (14.551 BRZ/Bj. 2005) zwischen Køge und Rønne zum Einsatz kommen. (FL)



Am 2. Dezember erreichte die STRAITSMAN nach ihrer Überführungsreise um die halbe Welt Wellington. Foto: Michael Pryce

Belfast-Dienste von DFDS an Stena

Anfang Dezember gab DFDS Seaways bekannt, die erst im Sommer von Norfolk Line übernommenen Fährdienste nach Belfast an Stena Line verkauft zu haben. Dieser Verkauf umfasst die Strecken von Belfast nach Birkenhead und Heysham und die Frachtfähren SCOTIA SEAWAYS ex MAERSK EXPORTER -10 (13.017 BRZ/Bj. 1976), HIBERNIA SEAWAYS ex MAERSK IMPORTER -10 (13.017 BRZ/Bj. 1976) sowie die Übernahme der Charter für die beiden RoPax-Fähren LAGAN SEAWAYS ex LAGAN VIKING -10 (27.510 BRZ/Bj. 2005) und MERSEY SEAWAYS ex MERSEY VIKING -10 (27.510 BRZ/Bj. 2005). Nach dieser Meldung gab Stena Line bekannt, den Fracht- und Passagierdienst zwischen Fleetwood und Larne einzustellen. Die hier verkehrenden Schiffe STENA PIONEER ex EUROPEAN PIONEER -04 ex BISON -98 (14.426 BRZ/Bj. 1975), STENA LEADER ex EUROPEAN LEADER -04 ex BUFFALO -98 (12.879 BRZ/Bj. 1975) und STENA SEAFARER ex EUROPEAN SEAFARER -04 ex PUMA -98 ex UNION TRADER -80 ex UNION MELBOURNE -80 (10.957 BRZ/Bj. 1975) sind allesamt 35 Jahre alt und in technisch sehr schlechtem Zustand. Außerdem ist der Hafen von Fleetwood für größere Schiffe zu klein. (FL)

Scandlines erweitert Kapazität

Nachdem die SCOTTISH VIKING (26.904 BRZ/Bj. 2009) am 15. Dezember 2010 letztmalig für DFDS Seaways zwischen Rosyth in Schottland und Zeebrügge eingesetzt wurde, hat Scandlines das Schiff gechartert. Ab dem 3. Januar 2010 soll es zwischen Nynäshamn und Ventspils verkehren. Sie ersetzt hier die ASK ex ARKA MARINE -91 ex NORDIC HUNTER -91 ex SERDICA -90 ex SEAFREIGHT FREEWAY -88 ex STENA DRIVER -85 ex LUCKY RIDER -85 (11.160 BRZ/Bj. 1981), die wiederum die ebenfalls von DFDS Seaways eingearterte KAUNAS im Travemünde – Liepaja-Dienst ersetzen soll. (FL)



Die SCOTTISH VIKING am 27. August 2010 auslaufend Zeebrügge. Nach der Übernahme durch DFDS Seaways wurde das Maersk-Schornsteinlogo übermalt. Foto: Frank Lose

Polferreries stellt ein

Am 29. Oktober 2010 verkehrte die POMERANIA (12.087 BRZ/Bj. 1978) zum letzten Mal von Kopenhagen nach Swinemünde. Die Beförderungszahlen entsprachen nicht mehr den Vorstellungen der Reederei und so wurde ein weiterer Fährdienst in der Ostsee eingestellt. Polferries verkehrt jetzt nur noch zwischen Swinemünde und Ystad, sowie zwischen Danzig und Nynäshamn. (FL)

Ave Line stellt notgedrungen ein

Nach dem auf Seite 4 ff. erwähntem Brand auf der LISCO GLORIA zog Stena RoRo das an Ave Line vercharterte RoPax-Schiff BALTIC AMBER ex BORJA -10 (27.414 BRZ/Bj. 2007) aus der Charter ab und gab es an DFDS Seaways, die das Schiff seit dem 17. Oktober zwischen Klaipeda und Kiel einsetzen. Offensichtlich beinhaltet der Chartervertrag eine Klausel, die es Stena ermöglichte, das Schiff so kurzfristig zurückzunehmen. (FL)



Die BALTIC AMBER am 22. November 2011 auslaufend Kiel. Sie wurde als Ersatz für die LISCO GLORIA eingeartert. Foto: Hans-Joachim Hellmann

TRANSFER nach Estland

Der schon gemeldete Verkauf an indische Abbrecher wurde in letzter Minute abgesagt. Die STENA TRANSFER ex IDEWAY -02 ex EUROPEAN TIDEWAY -02 ex DORIC FERRY -92 ex HELLAS -86 ex ALPHA PROGRESS -79 ex STENA RUNNER -78 wurde am 22. Oktober 2010 nach Verkauf an Brax Shipholding in TRANSFER umbenannt und in Riga registriert. Das Schiff hatte, nachdem es am 5. September 2010 letztmalig zwischen Harwich und Rotterdam Europoort verkehrt war, in Rotterdam aufgelegt. Nach einer Werftüberholung in Danzig soll die TRANSFER Anfang 2011 für Navirail zwischen Helsinki und Muuga in Estland verkehren. Dort setzt Navirail momentan die ebenfalls Brax gehörende FELLOW ex FINNFELLOW -02 (14.297 BRZ/Bj. 1972) ein. (FL)



Die TRANSFER mit Heimathafen Riga am Stena-Terminal in Rotterdam Europoort. Foto: Frank Behling

P&O Ferries stellt Bilbao-Dienst ein

Der am 28. April 1993 eröffnete Fährdienst zwischen Portsmouth und Bilbao wurde am 27. September 2010 eingestellt. Die in dieser Zeit hier eingesetzte PRIDE OF BILBAO ex OLYMPIA -93 (37.799 BRZ/Bj. 1986) wurde daraufhin in Falmouth aufgelegt und am 6. Oktober 2010 in BILBAO umbenannt. Das Schiff soll ab Frühjahr 2011 für St. Peter Line zwischen St. Petersburg und Stockholm als PRINCESS ANASTASIA zum Einsatz kommen.

Mit der Einstellung des Fährdienstes gab Brittany Ferries bekannt, ab dem 10. April 2011 die CAP FINISTERE ex SUPERFAST V (32.728 BRZ/Bj. 2001) zwei Mal wöchentlich zwischen Portsmouth und Bilbao einsetzen zu wollen. Außerdem soll das Schiff eine wöchentliche Rundreise nach Santander unternehmen. (FL)

Caronte & Tourist erweitert

Am 9. November eröffnete die italienische Reederei Caronte & Tourist mit der CARTOUR BETA (27.522 BRZ/Bj. 2006) einen neuen Fährdienst zwischen Salerno und Termini Imerese bei Palermo. Dieses war möglich geworden, weil die Reederei am 19. Oktober 2010 den Neubau CARTOUR

DELTA zwischen Messina und Salerno in Dienst gestellt hat und die „Beta“ damit frei wurde. Ein weiteres Schiff, welches konsequenterweise CARTOUR EPSILON heißen müsste, soll im Frühjahr 2011 in Dienst gestellt werden. (FL)

Virtu Ferries

Seit dem 4. Oktober 2010 setzt Virtu Ferries den Neubau JEAN DE LA VALLETTE zwischen Valletta auf Malta und Pozallo auf Sizilien ein. Im Sommer wird außerdem Catania angelaufen. Das 8.045 BRZ große und 106,5 m lange Schiff kann 800 Passagiere und 156 PKW befördern. Die Geschwindigkeit des bei Austal in Australien gebauten Schiffes beträgt 39 Knoten. Der Neubau ersetzt die MARIA DOLORES (3.022 BRZ/Bj. 2006), die seit Oktober in Valletta aufgelegt ist. (FL)



Die JEAN DE LA VALLETTE am 29. Oktober 2010 auslaufend Valletta. Das Schiff verkehrt hier nach Pozallo auf Sizilien. Foto: Ulrich Streich

Veränderungen bei SNAV

Einen Schiffwechsel gab es bei der zur italienischen MSC-Gruppe gehörenden Reederei SNAV. Die beiden altgedienten, ehemaligen North Sea Ferries Schiffe, SNAV SICILIA ex NORLAND -02 (26.290 BRZ/Bj. 1974) und SNAV CAMPANIA ex NORSTAR -01 (26.919 BRZ/Bj. 1974) wurden am 30. September 2010 zum letzten Mal zwischen Neapel und Palermo eingesetzt. Die neuen SOLAS-Bestimmungen, die zum 1. Oktober in Kraft getreten sind, machten einen weiteren Einsatz nicht mehr möglich. Nach kurzer Anliegezeit in Palermo traten beide Schiffe die Reise zu den indischen Abbruchstränden an. Die „Campania“ erreichte Alang am 1. November 2011, die „Sicilia“ kam dort einen Tag später an. Im Neapel – Palermo-Dienst wurde die beiden Schiffe durch die Olau-Schwester SNAV LAZIO ex PRIDE OF PORTSMOUTH -05 ex OLAU BRITANNIA -94 (33.336 BRZ/Bj. 1990) und SNAV SARDEGNA ex PRIDE OF LE HAVRE -05 ex OLAU HOLLANDIA -94 (33.336 BRZ/Bj. 1989) ersetzt. Beide Schiffe waren zuvor zwischen Civitavecchia und Olbia auf Sardinien im Einsatz. Das dritte große Fährschiff der Reederei, die SNAV TOSCANA ex PETER WESSEL -07 ex WASA STAR -84 (30.317 BRZ/Bj. 1981) liegt seit dem 13. September 2010 in Palermo auf. Die schon im Vorwort erwähnte Übertragung der drei hier erwähnten Schiffe an Grandi Navi Veloci dürfte wohl für das nächste Jahr neue Einsatzgebiete ergeben. (FL)

NEL Lines – Halkidon Shipping

Nachdem Halkidon Shipping die beiden Fährschiffe VENEZIA ex ESPRESSO VENEZIA -03 ex ESPRESSO RAVENNA -90 (8.069 BRZ/Bj. 1978) und GRECIA ex ESPRESSO GRECIA -99 ex ESPRESSO LIVORNO -80 (7.873 BRZ/Bj. 1973) wegen der neuen SOLAS-Bestimmungen per

Diese Aufnahme vom 19. November 2010 aus dem spanischen Motril zeigt die ACE II ex EUROFERRYS ATLANTICA -10 ex HULL 309 -99 ex BLUENOSE -98 ex JUTLANDICA -83 ex STENA JUTLANDICA -82 (13.179 BRZ/Bj. 1973). Das Schiff erhielt den neuen Namen im November, bereits seit dem 8. September liegt sie dort auf. Die nächste Reise führt die ehemalige Göteborg – Frederikshavn-Fähre, die nun unter St. Kitts/Nevis-Flagge registriert ist, auf den Strand ins indische Alang. Den letzten Sommer verkehrte es zwischen Almeria und Nador. Foto: Jürgen Saupe



Am 24. November 2010 lief bei Brodosplit in Split die PIANA vom Stapel. Das etwa 41.000 BRZ große Schiff soll ab Frühjahr 2011 für Compagnie Meridionale de Navigation zwischen Marseille und Korsika verkehren. Foto: Neven Jerkovic

1. Oktober nicht mehr einsetzen darf, wurden beide zum Abbruch nach Aliaga verkauft. Damit verblieb der Reederei nur noch die ARBERIA ex WASA QUEEN -09 ex ORIENT SUN -92 ex ORIENT EXPRESS -91 ex EUROSUN -91 ex ORIENT EXPRESS -90 ex EUROSUN -90 ex ORIENT EXPRESS -89 ex CLUB SEA -87 ex ORIENT EXPRESS -86 ex SILJA STAR -86 ex BORE STAR -80 (16.546 BRZ/Bj. 1975). Die zweimal wöchentlich betriebene Verbindung von Durres nach Triest wurde daraufhin zunächst eingestellt. Die zuvor mit zwei Schiffen betriebene Strecke von Durres nach Bari wird zunächst von der ARBERIA allein weiter geführt. Im November gab die Reederei eine Zusammenarbeit mit der griechischen NEL Lines bekannt, die im nächsten Jahr eine zweite Passagierfähre zwischen Albanien und Italien einsetzen wollen. Im Frachtbereich musste sich Halkidon Shipping von der RAVENNA ex RAVENNA BRIDGE -00 ex FRECCIA DELL'OVEST -93 ex CORRIERE DELL'OVEST -79 (6.661 BRZ/Bj. 1975) trennen, die am 23. Oktober den türkischen Strand von Aliaga erreichte. Als Ersatz wurde von NEL Lines die COLOSSUS ex SHUTTLE -10 ex SHUTTLE OIRA -07 ex SHUTTLE YOKOSUKA -05 ex FERRY COSMO 3 -04 ex SUN FLOWER OARAI -02 ex OARAI MARU -91 (22.016 BRZ/Bj. 1987) eingechartert und zwischen Korinth und Ancona eingesetzt. Dieses Schiff lief am 17. November 2010 spektakulär vor der griechischen Insel Lefkas auf Land. Nachdem das Schiff befreit werden konnte, wurde zunächst am 20. November die Ladung in Patras gelöscht, bevor es zur Reparatur nach Perama ging. (FL)



Die COLOSSUS am 25. November 2010 im Schwimmdock in Perama. Der eingedrückte Wulstbug macht den Schaden deutlich. Foto: Panagia Ektatontapiliani



Die neue QUEEN ELIZABETH (90.901 BRZ) verlässt am 12. Oktober 2010 Southampton zur Jungferreise zu den Kanarischen Inseln. Foto: Andrew Cooke

FERRIES Kreuzfahrtnews

Firmen der Delphin-Gruppe melden Insolvenz an

Schon wieder befindet sich ein Anbieter traditioneller deutschsprachiger Kreuzfahrten in größter finanzieller Not: Am 12. Oktober 2010 stellten die zur „Delphin Group“ des Hamburger Reeders Heinz-Herbert Hey gehörenden Veranstalter Delphin Kreuzfahrten GmbH und Delphin Cruises GmbH (Betreiberin der Marke Hansa Kreuzfahrten) beim Amtsgericht Hamburg einen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens. Andere Unternehmen der Gruppe folgten. Am 23. September 2010 hatte die DELPHIN ex KAZAKHSTAN II -96 ex BYELORUSSIYA -93 ex BELORUSSIYA -91 (16.214 BRZ/Bj. 1975) eine soeben in Nizza begonnene Reise in Villefranche abgebrochen – nach Auskunft von Hansa Kreuzfahrten aufgrund eines Maschinenschadens. Daraufhin habe ein Partner, so Hansa wörtlich, „kalte Füße bekommen und beim Handelsgericht Nizza eine einstweilige Verfügung erwirkt [...], um seine Ansprüche abzusichern.“ Bei dem „Partner“ handelt es sich um die zur griechischen Restis-Gruppe gehörende Enterprises Shipping and Trading S.A., Eignerin der an die Delphin Kreuzfahrten GmbH vercharterten DELPHIN VOYAGER ex CRUISE ONE -07 ex ORIENT VENUS -05 (21.884 BRZ/Bj. 1990), die ausstehende Charterzahlungen in Millionenhöhe geltend macht. Restis behauptete auch, der Maschinenschaden sei vorgetäuscht worden. Hintergrund ist ein Disput beider Parteien über den aus Sicht von Delphin nicht vertragsgemäßen Standard der DELPHIN VOYAGER. Deren Großumbau in Griechenland – laut Delphin sollte hierbei ein Vier-Sterne-plus-Niveau erreicht werden – hatte sich 2006 um ein halbes Jahr verzögert, woraufhin Delphin kurzfristig auf eigene Kosten ein Ersatzschiff für eine angesetzte Weltreise chartern musste. Auch habe der griechische Eigner den vereinbarten Standard nicht ansatzweise realisiert: Statt mit viereinhalb wird die DELPHIN VOYAGER aktuell vom Berlitz Guide mit nur drei Sternen bewertet. Nachdem Delphin offenbar eine Teilzahlung der ausstehenden Summe geleistet oder zumindest zugesagt hatte, konnte die DELPHIN Villefranche gerade noch rechtzeitig verlassen, um am 7. Oktober 2010 die nächste geplante Kreuzfahrt in Venedig zu beginnen. Doch bereits am 11. Oktober 2010 gab Enterprises Shipping and Trading S.A. dem Kapitän der DELPHIN VOYAGER die Order, die laufende (und wegen angeblich kontaminierten Treibstoffs mit eintägiger Verspätung begonnene) Mittelmeerkreuzfahrt abbrechen und den Hafen von Piräus anzulaufen. Dort gingen die letzten Passagiere am 13. Oktober 2010 von Bord. Das Schiff verholte nach Perama und wurde dort arretiert – laut Reederei-Chef Victor Restis durch einen Bunkerlieferanten, den Delphin Kreuzfahrten nicht bezahlt habe. Die DELPHIN änderte derweil den Kurs und vermied geplante Anläufe griechischer Häfen,

um eine neuerliche Arretierung vor dem Abschluss der aktuellen Reise am 16. Oktober 2010 in Venedig zu vermeiden. Dort landete sie erwartungsgemäß an der Kette. Die Wintersaison 2010/2011 der DELPHIN VOYAGER (Reisen bis 16.04.2011) und der DELPHIN (Reisen bis 30.04.2011) wurden durch den vorläufigen Insolvenzverwalter abgesagt. Die Winterreisen der PRINCESS DAPHNE ex OCEAN MONARCH -08 ex OCEAN ODYSSEY -02 ex SWITZERLAND -02 ex DAPHNE -96 ex AKROTIRI EXPRESS -74 ex PORT SYDNEY -72 (15.833 BRZ/Bj. 1955), bei denen Hansa Kreuzfahrten ohnehin nur bei der Reederei Classic International Cruises zugebucht hatte, führt letztere hingegen planmäßig durch. Hansa-Kunden mussten jedoch neu buchen, da ihre bestehenden Buchungen insolvenzbedingt nicht honoriert werden konnten. Gleiches gilt für die Sommersaison 2011 der PRINCESS DAPHNE, die das Schiff in Vollcharter von Hansa Kreuzfahrten absolvieren sollte. Auch hier springen die Schiffseigner als Veranstalter ein – in Deutschland vertreten durch die nicht mit der Delphin Group in Verbindung stehende Hansa Touristik. Eine Entscheidung zu den weiteren Reisen von DELPHIN und DELPHIN VOYAGER stand bei Redaktionsschluss noch aus, ebenso die Eröffnung des Insolvenzverfahrens. Bis zuletzt harrierten mehr als 200 Besatzungsmitglieder der DELPHIN an Bord aus, da kein Geld für ihre Rückreise in die Heimatländer vorhanden war und sie teilweise nicht über die nötigen Visa verfügten. Nachdem die Versorgung an Bord zusammenzubrechen drohte und auch der Brennstoffvorrat zuneige ging, halfen verschiedene Gönner – u.a. die Betreiberfirma des Kreuzfahrtterminals Stazione Marittima – mit Bunkeröl und anderen Notlieferungen aus.



Am 3. Oktober liegt die arretierte DELPHIN in Villefranche. Foto: Stefan Schöner

Maschinenraumbrand auf der CARNIVAL SPLENDOR

Am Morgen des 8. November 2010 brach an Bord der CARNIVAL SPLENDOR (113.323 BRZ/Bj. 2008) der Carnival Cruise Lines ein Brand

im Maschinenraum aus, der nach ersten erfolglosen Löschanversuchen der Besatzung per CO₂-Flutung gelöscht werden konnte. Das Schiff befand sich zum Unglückszeitpunkt rund 55 Seemeilen westlich von Punta San Jacinto auf der Halbinsel Baja California. Am Vortag war es in Long Beach zu einer einwöchigen Kreuzfahrt entlang der mexikanischen Riviera aufgebrochen. Durch das Feuer, das die Hauptschalttafel zerstörte, fielen neben dem Antrieb auch andere wichtige Bordsysteme aus, etwa die reguläre Beleuchtung und das Vakuumtoilettensystem. Drei Tage lang – bis zur Ankunft im Schlepp in San Diego – mussten die 4.466 Passagiere und Besatzungsmitglieder zudem mit Salat und Sandwiches als Nahrung vorlieb nehmen, da die Zubereitung warmer Speisen und Getränke nicht möglich war. Bei der Versorgung des Schiffs half zwischenzeitlich neben mehreren Schiffen der US-Küstenwache auch ein Flugzeugträger der U.S. Navy aus, von dem aus haltbare Nahrungsmittel per Hubschrauber zum Havaristen transportiert wurden. Ersten Erkenntnissen zufolge dürfte ein Bruch des Kurbelgehäuses der Hauptmaschine Nr. 5 vom Typ Wärtsilä 12V46C für den Brand verantwortlich sein. Für die notwendigen Reparaturen wird die CARNIVAL SPLENDOR voraussichtlich bis zum 16. Januar 2011 außer Fahrt bleiben. Bei Redaktionsschluss war das Schiff noch nicht in eine Werft überführt worden.



Computeranimation der Neubauten für Norwegian Cruise Line aus Papenburg. Quelle: Meyer Werft

Aktuelle Nachrichten vom Neubausektor

Die Papenburger Meyer Werft konnte am 25. Oktober 2010 einen Milliardenauftrag der US-Reederei Norwegian Cruise Line verkünden, der einen wichtigen Schritt für die Auslastung der Werft bis 2014 bedeutet. Für ein Gesamtvolumen von 1,2 Milliarden Euro entstehen zur Ablieferung im Frühjahr 2013 bzw. 2014 zwei jeweils 143.500 BRZ große Neubauten für 4.000 Passagiere, die rein äußerlich kaum Ähnlichkeiten mit dem aktuellen NCL-Flaggschiff NORWEGIAN EPIC (155.873 BRZ/Bj. 2010) aufweisen. Die fünfte und vorerst letzte Einheit der „Solstice“-Klasse von Celebrity Cruises, die im November 2012 von der Meyer Werft abgeliefert werden soll, wird den Namen CELEBRITY REFLECTION erhalten. Unterdessen befand sich das jüngste „Kind“ der Papenburger Schiffbauer, die DISNEY DREAM (ca. 128.000 BRZ/Bj. 2010), bei Redaktionsschluss auf Testfahrt in der Nordsee, nachdem es in der Nacht vom 12. auf den 13. November 2010 von Papenburg nach Eemshaven überführt worden war. Die Übergabe an den Eigner Disney Cruise Line sollte am 9. Dezember 2010 in Bremerhaven erfolgen. Weniger positiv sieht die Zukunft der STX Europe Werft im finnischen Turku aus: Am 28. Oktober 2010 lieferte sie mit der ALLURE OF THE SEAS (225.282 BRZ/Bj. 2010) ihren zunächst letzten Neubau an Royal Caribbean International ab (siehe auch Seite 24 ff.). Nachfolgeaufträge lagen der für ihre innovativen und hochwertigen Schiffe bekannten Werft bis Redaktionsschluss nicht vor. Die Cunard Line übernahm indes am 29. September 2010 die neue QUEEN ELIZABETH (90.901 BRZ/Bj. 2010) von der Fincantieri-Werft in Monfalcone. Am 11. Oktober 2010 folgte in Southampton die feierliche Taufe durch Königin Elizabeth II. Zu einer Art „unendlicher Geschichte“ entwickelt sich der Bau des Küstenkreuzfahrtschiffs PEARL MIST (4.985 BRZ) des amerikanischen Newcomers Pearl Sea Cruises. Ursprünglich zur Ablieferung 2008 vorgesehen, wurde die Fertigstellung bei der im kanadischen Halifax ansässigen Werft Irving Shipbuilding später auf Mai 2009 verschoben. Auch dieser Termin verstrich. Im Oktober 2010 schließlich gab Pearl Seas Cruises bekannt, die Abnahme des Schiffs von der Werft verweigert zu haben, da es nicht den Anforderungen des Klassifizierers und der US-Küstenwache genüge. Wie es mit dem inzwischen immerhin so gut wie fertigen Neubau weiter geht, steht somit auch weiterhin in den Sternen. Gäbe es eine Auszeichnung für die meisten Schiffs-Umbenennungen noch bevor überhaupt mit dem Bau desselben begonnen würde, MSC Crociere wäre ein sicherer Titelkandidat. Ursprünglich hatte das Unternehmen

bereits 2008 den Bau eines 90.000 BRZ großen Schiffs mit Namen MSC FAVOLOSA für 2012 bekanntgegeben. Nachdem eine entsprechende Absichtserklärung mit der Werft STX France nie in einen Festauftrag umgewandelt worden war, folgte im März 2010 ein neuerlicher „Letter of Intent“, demzufolge die MSC FAVOLOSA im Juni 2012 als mit 140.000 BRZ leicht vergrößerte Version der „Fantasia“-Klasse in Fahrt kommen sollte. Bei Bekanntgabe der Festbestellung am 23. Juli 2010 wurde stattdessen der Name MSC FANTASTICA für den Neubau bestätigt – verbunden mit einer erheblichen Verwechslungsgefahr mit der MSC FANTASIA (137.936 BRZ/Bj. 2008). Dies sah letztlich wohl auch MSC so, denn bei der Kiellegung des Schiffs in St. Nazaire am 4. November 2010 wurde abermals ein anderer Name genannt: MSC DIVINA soll das neue Flaggschiff der italienisch-schweizerischen Reederei nun heißen. Neue Hoffnung hinsichtlich der Fertigstellung des Großseglers SEA CLOUD HUSSAR hat die Hamburger Reederei Sea Cloud Cruises. Die spanische Bauwerft Factoria de Naval Marin konnte sich nach ihrem Konkursantrag vom Juni 2010 offenbar mit ihren Gläubigern einigen und plant die Arbeiten an dem Neubau fortzusetzen. Bei Sea Cloud Cruises hofft man nunmehr auf eine Ablieferung im Herbst 2012.

„Pleiten, Pech und Pannen“ in Kürze

Das Expeditionskreuzfahrtschiff CLIPPER ADVENTURER ex ALLA TARASOVA –97 (4.376 BRZ/Bj. 1975) lief am Abend des 27. August 2010 im nordkanadischen Territorium Nunavut nahe der Siedlung Kugluktuk auf einem unkartierten Unterwasserfelsen auf. Die Passagiere wurden mit Booten an Land gebracht, die Reise abgebrochen. Erst am 14. September 2010 gelang es Bergungsspezialisten des US-Unternehmens Resolve Salvage & Fire die CLIPPER ADVENTURER zu befreien. Das Schiff, das der dänischen Clipper Group gehört und zum Unglückszeitpunkt in Charter für den kanadischen Veranstalter Adventure Canada unterwegs war, verholte nach ersten notdürftigen Reparaturen zur Remontowa-Werft in Danzig, wo es am 11. November 2010 eintraf. Die Südsommersaison 2010/2011, während der die CLIPPER ADVENTURER für Quark Expeditionen in der Antarktis fahren sollte, musste abgesagt werden. Der US-Veranstalter nahm als kurzfristigen Ersatz die SEA SPIRIT ex SPIRIT OF OCEANUS –10 ex MEGASTAR SAGITTARIUS –01 ex SUN VIVA –00 ex RENAISSANCE FIVE –97 ex HANSEATIC RENAISSANCE –92, vom Stapel als RENAISSANCE FIVE (4.200 BRZ/Bj. 1991) unter Vertrag, die nach dem Zusammenbruch von Cruise West beschäftigungslos auflag. Am 7. September hatte das in Seattle ansässige Familienunternehmen zunächst die Annahme neuer Buchungen ausgesetzt und bekanntgegeben, die SPIRIT OF OCEANUS werde ihre laufende 335-Nächte-Weltreise (!) abbrechen, da sie von dänischen Investoren erworben worden sei. International Shipping Partners hatte den Kauf arrangiert. Am 18. September 2010 gab Besitzer Dick West schließlich im 65. Jubiläumjahr das endgültige Aus von Cruise West bekannt. Das Schicksal der meisten der zuletzt acht eigenen Küstenkreuzfahrtschiffe der Reederei blieb zunächst unklar. Die SPIRIT OF ALASKA ex PACIFIC NORTHWEST EXPLORER –88 (529 BRZ/Bj. 1980) soll im Mai 2011 für den neuen Anbieter Alaskan Dream Cruises als ADMIRALTY DREAM in Fahrt kommen, die SPIRIT OF COLUMBIA ex NEW SHOREHAM II –93 (514 BRZ/Bj. 1979) als BARANOF DREAM. Ebenfalls zur Flotte gehören soll der zuletzt von der insolventen Majestic America Line eingesetzte Katamaran CONTESSA ex EXECUTIVE EXPLORER –07 (490 BRZ/Bj. 1986), zukünftig ALASKAN DREAM.



Die SPIRIT OF OCEANUS auf ihrer Weltreise am 19. August 2010 im Nord-Ost-seekanal. Foto: Ulrich Streich

Nach dem Ende seiner diesjährigen Arktis-Charter des kanadischen Veranstalters Cruise North Expeditions wurde das russische Expeditionskreuzfahrtschiff LYUBOV ORLOVA (4.251 BRZ/Bj. 1976) am 25. September 2010 in St. John's, Neufundland, von den kanadischen Behörden arretiert. Hintergrund ist eine Auseinandersetzung zwischen dem Charterer und den russischen Eignern aufgrund einer wegen technischer Probleme abgesagten Kreuzfahrt. Die mehr als 50 zumeist russischen Besatzungsmitglieder klagten zudem, die Reederei Lyubov Orlova Shipping Company schulde ihnen noch Löhne in Höhe von rund 250.000 Euro. Nachdem die Crew bereits mehr als einen Monat an Bord ausgeharrt hatte, sagte ein Sprecher der Gewerkschaft ITF am 30. Oktober 2010, das Schiff sei an ein norwegisches Unternehmen verkauft worden und werde in Kürze nach Europa verholten. Eine Bestätigung hierfür blieb jedoch aus. Die Besatzung konnte immerhin zwischenzeitlich in die Heimat zurückkehren. Bei Redaktionsschluss lag die LYUBOV ORLOVA noch immer in St. John's. Das Russian Maritime Register of Shipping hatte ihr am 5. Oktober 2010 die Klasse entzogen. Bei der Kollision mit einem unter belgischer Flagge fahrenden Massengutfrachter zog sich die COSTA CLASSICA (52.926 BRZ/Bj. 1991) von Costa Crociere am frühen Morgen des 18. Oktober 2010 in der Jangtsekiang-Mündung bei Shanghai etwa mittschiffs auf der Steuerbordseite einen rund 20 Meter langen Riss auf Höhe des fünften Decks zu. Wie es zu dem Unglück kam, ging aus den größtenteils chinesischen Medienberichten nur unzureichend hervor. Das Schiff befand sich auf dem letzten Abschnitt einer turbulenten Kreuzfahrt ab/bis Shanghai in deren Verlauf 44 chinesische Passagiere einen Landgang in Südkorea dazu genutzt hatten, das Schiff mitsamt ihres Gepäcks fluchtartig zu verlassen. Die COSTA CLASSICA verholte zur CIC-Werft nach Shanghai, wo die Schäden in rekordverdächtigen 96 Stunden repariert worden sein sollen, so zumindest die offizielle chinesische Darstellung. Wahrscheinlicher dürfte sein, dass der Riss in diesem Zeitraum verschlossen wurde, während die Neugestaltung von rund zehn schwer in Mitleidenschaft gezogenen Passagierkabinen im Schadensbereich wohl nach und nach während des laufenden Betriebs erfolgen dürfte. Glücklicherweise kam bei der Kollision niemand ernsthaft zu Schaden. Lediglich drei Passagiere zogen sich leichte Verletzungen zu. Die EUROPA (28.890 BRZ/Bj. 1999), Flaggschiff von Hapag-Lloyd Kreuzfahrten und kürzlich erneut vom Berlitz Guide als bestes Kreuzfahrtschiff der Welt ausgezeichnet, muss bereits zum dritten Mal binnen Jahresfrist unplanmäßig in die Werft: Eine Reise von Hong Kong nach Singapur vom 4. bis 18. Januar 2011 entfällt, da das Schiff wegen dringender Reparaturen an einer seiner beiden Azipod-Antriebsgondeln ein Trockendock aufsuchen muss.

Aktuelle Namens-, Charter- und Eignerwechsel

Am 30. August 2010 gab die Reederei Peter Deilmann bekannt, die Münchner Beteiligungsgesellschaft Aurelius habe die Mehrheit an dem zuletzt wiederholt in „schwere See“ geratenen Unternehmen übernommen, für das nach dem insolvenzbedingten Aus der Flussreisensparte seit diesem Jahr nur noch das bekannte TV-„Traumschiff“ DEUTSCHLAND (22.496 BRZ/Bj. 1998) fährt. Die Aurelius AG – von der „WirtschaftsWoche“ frei nach Müntefering als „klassische Heuschrecke“ tituliert – sicherte sich dem Vernehmen nach 95% der Anteile, der Rest verbleibt bei den Zwillingstöchtern des Firmengründers Peter Deilmann, die sich aus der Geschäftsführung zurückziehen mussten und künftig als „Botschafterinnen“ der Reederei fungieren sollen. Neben den zwei branchenfremden Aurelius-Managern Andreas Demel und Marcus Mayr übernahm zum 15. Oktober 2010 der langjährige Geschäftsführer von Sea Cloud Cruises, Konstantin Bissias, die Bereiche Vertrieb, Marketing, PR und Produktmanagement in der Deilmann-Geschäftsführung. Bissias hatte seinen Posten bei Sea Cloud erst wenige Wochen zuvor aufgegeben. Eine nach ihrem Aus beim französischen Veranstalter Plein Cap (siehe FERRIES 2/2010) unerwartete Renaissance erlebt die ADRIANA ex ADRIANA III –10 ex ADRIANA –08 ex AQUARIUS –87 (4.490 BRZ/Bj. 1972): Russische Investoren erwarben das Schiff für die mit Sitz in Großbritannien neu gegründete Reederei Tropicana Cruises. Diese setzt es auf 7-Nächte-Kreuzfahrten ab/bis Havanna ein, auf denen mit Ausnahme von Ocho Rios, Jamaika, ausschließlich kubanische Häfen angelaufen werden.

Nachdem easyCruise seinen Betrieb eingestellt hatte (siehe FERRIES 2/2010) hat der Markeninhaber Hellenic Seaways die EASYCRUISE LIFE ex FARAH –07 ex THE JASMINE –06 ex PALMIRA –01 ex

NATASHA –98 ex LEV TOLSTOY –98 (12.711 BRZ/Bj. 1981) an das indische Startup-Unternehmen Blue Ocean Cruises subverchartert. Nach einem kurzen Werftaufenthalt in Salamina und Drapetsona brach das Schiff am 30. Oktober 2010 unter dem neuen Namen OCEAN LIFE via Suezkanal nach Mumbai auf. Doch bereits während der ersten Kreuzfahrt ereignete sich am späten Abend des 15. November 2010 ein zunächst ungeklärter Wassereinbruch, der Teile der Besatzungsunterkünfte und des Maschinenraums unter Wasser setzte. Die OCEAN LIFE entwickelte hierdurch eine Krängung von etwa drei Grad und kehrte in den Hafen von Mormugao zurück. Eine erste Inspektion im Trockendock der Western India Shipyards deutete auf eine unsachgemäße Wartung einer Zuleitung zu den Ballasttanks während des Werftaufenthalts in Griechenland hin, teilte ein Vertreter der ukrainischen Schiffseigner mit. Die Reisen der OCEAN LIFE bis zum 3. Dezember 2010 wurden abgesagt.



Die OCEAN LIFE, hier am 23. Oktober 2010 im griechischen Kynosoura, verkehrt nun im Indischen Ozean. Foto: Panagia Ektatontapiliani

Nach Ende ihrer letzten Kreuzfahrtsaison, über die hinaus ein Betrieb als Kreuzfahrtschiff aufgrund von SOLAS 2010 nicht infrage kam, verholte die MONA LISA ex OCEANIC II –08 ex MONA LISA –07 ex VICTORIA –02 ex SEA PRINCESS –95 ex KUNGSHOLM –79 (28.891 BRZ/Bj. 1966) zunächst von Bremerhaven ins griechische Drapetsona, wo verschiedene Kaufinteressenten – größtenteils Cash Merchants, die als Aufkäufer für die großen Abbruchwerften in Asien agieren – das ehemalige Flaggschiff der Svenska Amerika Linjen inspizierten. Am 11. Oktober 2010 brach das Schiff mit ungewissem Ziel von Piräus aus Richtung Suezkanal auf, den es wenige Tage später passierte. Die Reise führte jedoch – zumindest vorläufig – nicht zu einem der berüchtigten Abbruchstrände sondern zum omanischen Hafen Duqm, wo die MONA LISA Arbeitern des Offshore-Unternehmens Renaissance Services als Unterkunftsschiff dienen soll. Unterdessen wurde ein weiteres Kreuzfahrtschiff der sogenannten „1. Generation“, die ab Ende der 1960er Jahre für Karibikreisen entstand, zum Abbruch nach Alang verkauft. Die FLAMENCO I ex NEW FLAMENCO –08 ex ELYSIAN FLAMENCO –04 ex FLAMENCO –04 ex SOUTHERN CROSS –97 ex STARSHIP MAJESTIC –95 ex SUN PRINCESS –89 ex SPIRIT OF LONDON –74 (17.042 BRZ/Bj. 1972) hatte zuletzt rund zwei Jahre lang auf Reede vor Singapur gelegen. Eine Firma namens Singapore Star Shipping hatte das zuvor von Club Cruise eingesetzte Schiff im März 2009 bei einer Zwangsversteigerung für 3,4 Millionen US-Dollar erworben. Der Verkaufspreis zum Abbruch im Oktober 2010 lag bei 3,25 Millionen US-Dollar. Einen beinahe erwartungsgemäßen, wenn auch nicht von überbordender Kreativität zeugenden Namenswechsel hat TUI Cruises vollzogen: Angesichts der bevorstehenden Flottenerweiterung durch die CELEBRITY MERCURY ex MERCURY –08 (76.522 BRZ/Bj. 1997) als MEIN SCHIFF 2 im Mai 2011 wurde die MEIN SCHIFF ex CELEBRITY GALAXY –09 ex GALAXY –08 (76.522 BRZ/Bj. 1996) am 7. November 2010 in MEIN SCHIFF 1 umbenannt. Am 17. November 2010 gab Royal Caribbean Cruises bekannt, das einzige Schiff seiner französischen Tochter CDF Croisieres de France, die in Deutschland bestens bekannte BLEU DE FRANCE ex HOLIDAY DREAM –08 ex SUPERSTAR ARIES –04 ex SUPERSTAR EUROPE –00 ex EUROPA –99 (37.301 BRZ/Bj. 1981), sei für rund 55 Millionen US-Dollar an einen ungenannten Käufer veräußert worden. Der Verkauf hatte sich bereits zuvor abgezeichnet, wobei es sich beim Käufer um den britischen Veranstalter Saga Cruises handeln dürfte, der jedoch bis Redaktionsschluss keinen Kommentar abgeben wollte. CDF Croisieres de France wird die BLEU DE FRANCE bis Ende 2011 vom neuen Eigner zurückchartern. 2012 soll als Ersatz die bisherige HORIZON ex PACIFIC DREAM –10 ex ISLAND STAR –09 ex HORIZON –05 (47.427 BRZ/Bj. 1990) der Schwestermarke Pullmantour Cruises als L'HORIZON zum Einsatz kommen.

von Raoul Fiebig



Schiffswechsel Ende Oktober in Cuxhaven: Wie üblich wird der Winterdienst zwischen dem Nordseeheilbad und der Insel Helgoland von der FUNNY GIRL absolviert. Sie übernimmt die Verbindung in den aufkommensschwächeren Monaten von der größeren ATLANTIS, die dann aufgelegt wird. Das Foto zeigt beide Schiffe am 23.10.2010 gemeinsam am Anleger an der „Alten Liebe“. Von hier aus startet die FUNNY GIRL die Überfahrt zur Hochseeseinsel während die ATLANTIS mehrere Tage für die Aufliegezeit vorbereitet und anschließend in den Fischereihafen verholt wird. Foto: Stefan Hefter

FERRIES Küstenschifffahrt

AG „Ems“ übernimmt Reederei Cassen Eils

Die im Jahr 1952 gegründete Reederei Cassen Eils wurde am 03.09.2010 von der Unternehmensgruppe AG „Ems“ übernommen. Sie soll innerhalb des Verbundes als eigenständige Reederei fortgeführt werden. Die Eils-Flotte besteht aus drei Schiffen, nämlich der im Neuwerk-Fährverkehr eingesetzten sowie für Ausflugsfahrten ab Cuxhaven zur Verfügung stehenden FLIPPER (406 BRZ/Bj. 1977) sowie den beiden im Helgoland-Dienst operierenden Seebäderschiffen FUNNY GIRL (999 BRZ/Bj. 1973) und ATLANTIS ex HELGOLAND -99 ex FIRST LADY -97 ex HELGOLAND -83 (1.586 BRZ/Bj. 1972). Zu Ehren des Anfang 2010 verstorbenen Reeders Eils wurde auf der Hochseeseinsel Helgoland im Oktober eine Straße im Südhafen in „Cassen Eils Wai“ umbenannt. Anlässlich der Feierlichkeiten zur Enthüllung des Straßenschildes teilte die Geschäftsführung der AG „Ems“ mit, dass die Helgoland-Linien des Unternehmens zukünftig unter dem Namen Cassen Eils gebündelt werden. Das bedeutet, dass die in den Sommermonaten zwischen Wilhelmshaven und Helgoland verkehrende HELGOLAND ex WESTFALEN -06 (1.812 BRT/Bj. 1972) während dieser Zeit die Flagge und die Schornsteinmarke von Cassen Eils führen wird.

Neptun Werft baut neue SCHLESWIG-HOLSTEIN

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) hat den Auftrag zum Bau der neuen Doppelendfähre SCHLESWIG-HOLSTEIN überraschend nicht an die Schiffswerft J. J. Sietas GmbH & Co. KG in Hamburg-Neuenfelde vergeben, sondern an die Neptun Werft GmbH in Rostock-Warnemünde, ein Tochterunternehmen der Papenburger Meyer Werft GmbH. Sietas galt bei der Vergabe als Favorit, da die Werft bereits das erfolgreich eingeführte Schwesterschiff UTHLANDE (3.179 BRZ/Bj. 2010) gebaut hat. Der nun an der Warnow entstehende Neubau wird auf einer Länge von 75,88 Metern, einer Breite von 15,80 Metern und einem Tiefgang von maximal 1,75 Metern bis zu 1.200 Passagieren und 75 Pkw Platz bieten. Die Doppelendfähre soll nicht nur die konventionelle Namensvorgängerin SCHLESWIG-HOLSTEIN (1.743 BRZ/Bj. 1988) ersetzen, sondern auch die INSEL AMRUM (495 BRT/Bj. 1970). Die Indienststellung der ca. 16 Millionen Euro kostenden neuen SCHLESWIG-HOLSTEIN ist für den 8. Dezember 2011 vorgesehen.

FRISIA VIII in Dienst gestellt

Am 28. Oktober 2010 wurde in Norddeich die neue Frachtfähre der AG Reederei Norden-Frisia von einer langjährigen Mitarbeiterin des Unternehmens auf den Namen FRISIA VIII getauft. Das Schiff hat eine Länge von 68,0 Metern, eine Breite von 10,8 Metern und einen Tiefgang von 1,6 Metern. Es verfügt über eine Bugklappe und eine hydraulisch verstellbare Heckklappe, über die schwere rollende Ladung an Bord genommen werden kann. Um sich unabhängig von Landanlagen positionieren zu können, wurde die Einheit mit Ankerpfählen vorn und

achtern versehen. Der Neubau wird vom Auftraggeber Norden-Frisia dringend benötigt, da der Bedarf an Frachtkapazität im Verkehr zwischen Norddeich und den Inseln Norderney und Juist in den letzten Jahren gestiegen ist und die nahezu baugleiche Frachtfähre FRISIA VII (363 BRZ/Bj. 1984) an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Neben der Versorgung der beiden erwähnten Inseln soll der Neubau auch für Projektladungen an der gesamten ostfriesischen Küste eingesetzt werden. Die FRISIA VIII war im Dezember 2009 von der AG Reederei Norden-Frisia bei der Schiffswerft J. J. Sietas GmbH & Co. KG in Hamburg-Neuenfelde bestellt worden. Von der Kiellegung am 15. Juli 2010 bis zur Ablieferung im Oktober benötigte die Bauwerft nur gut drei Monate.



Die Frachtfähre FRISIA VIII kurz vor der Ablieferung im Oktober 2010 an der Pier der Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde. Foto Stefan Hefter

Adler-Schiffe trennen sich von der ADLER III

Die Reederei Adler-Schiffe GmbH & Co. KG, Westerland/Sylt hat ihr zuletzt für Hafenerundfahrten im polnischen Swinoujscie / Swinemünde genutztes Fahrgastschiff ADLER III ex NORDERTOR -07 ex ADLER III -04 (132 BRZ/Bj. 1975) an die Weserfähre Bremerhaven GmbH verkauft. Die Übergabe des Schiffes erfolgte im September 2010. Anschließend wurde eine umfangreiche Überholung der Einheit bei der Bredo-Werft (Bremerhavener Dock GmbH) im Fischereihafen der Seestadt durchgeführt. Zwar machte der neue Eigner bislang noch keine Angaben zum künftigen Einsatz des in GEESTEMÜNDE umbenannten Schiffes, jedoch ist ein Angebot von Rundfahrten auf der Weser wahrscheinlich. Hier ist nach dem Verkauf der von der HaRuFa Maritime Tourismus GmbH betriebenen LALE ANDERSEN (Bj. 1999) eine Marktlücke entstanden. Umbenannt in WIKINGER PRINCESS wird diese Einheit seit April 2008 von der Reederei Gert Müller GmbH & Co. KG auf der Schlei eingesetzt, und zwar zunächst für Fahrten ab Schleswig. Seit 2009 ist Kappeln Basishafen des im Jahr 1999 in den Niederlanden gebauten Schiffes. Dagegen wurden die regelmäßigen ab Bremerhaven mit Fahrgastschiffen durchgeführten Weserrundfahrten seit Ende 2007 entgegen ursprünglicher Planungen mangels geeigneter Tonnage nicht wieder aufgenommen.

von Stefan Hefter

Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
Fähren				
ALAKAI	Hawaii Superferry	V U.S. Department of Transport		
ANCONA	Blue Line Ferries	V Abbruch		ex SVEA
APOLLON	European Seaways	V Abbruch in Aliaga		ex SENLAC
BAIA SARDINIA	Dimaio Lines	V Hotelschiff in Iskenderun	ATLAS HAN	ex TOR ANGLIA
BALTIC AMBER	Stena RoRo	C DFDS Seaways		ex BORJA
BEZYILDIZ	Ziganoy Shipping	V Glomar Supplies / Äq.-Guinea	ASABA 2	ex TIZIANO
CARIBBEAN EXPRESS	Western Holding	V Abbruch in Alang		ex KRONPRINS HARALD
DUEODDE	Færger A/S	V Straits Shipping	STRAITSMAN	Neuseeland
EROTOKRITOS T	Endeavor Lines	V Abbruch in Alang		ex ISHIKARI
EUROFERRYS ATLANTICA	Euroferrys	V Abbruch in Alang	ACE II	ex STENA JUTLANDICA
F DIAMOND	Fashion TV	V Abbruch in Aliaga	DIAMOND	ex TOR HOLLANDIA
GÖTALAND	Scandlines AB	V Ukrferry		
GRECIA	Halkidon Shipping	V Abbruch in Aliaga		ex ESPRESSO LIVORNO
GUGLIELMO MAZZOLA	Mediterranean Trading Center	V Abbruch in Aliaga		ex VITTORE CARPACCIO
HUAKAI	Hawaii Superferry	V U.S. Department of Transport		
MYRTIDIOTISA	ANEN Lines	C NEL Lines	AQUA MARIA	ex ANEMOS
PRIDE OF BILBAO	P&O Ferries	N Irish Continental Group	BILBAO	Charterende
REDENTORE PRIMO	Medmar	V Abbruch in Aliaga	HISSAR 2	ex LANGE LAND
SCOTTISH VIKING	Visentini	C Scandlines		Nynäshamn - Ventspils
SNAV CAMPANIA	SNAV	V Abbruch in Alang		ex NORSTAR
SNAV SICILIA	SNAV	V Abbruch in Alang		ex NORLAND
SPEEDRUNNER II	Aegean Speed Lines	C NEL Lines		ex PEGASUS ONE
SPLIT 1700	Blue Line Ferries	V Abbruch in Alang		ex KRONPRINS CARL GUSTAF
STENA TRADER	Stena RoRo	C Marine Atlantic	BLUE PUTTEES	
STENA TRAVELLER	Stena RoRo	C Marine Atlantic	HIGHLANDERS	
VENEZIA	Halkidon Shipping	V Abbruch in Aliaga		ex ESPRESSO RAVENNA
Passagierschiffe				
ADLER III	Insel und Halligreederei Paulsen	V Weserfähre	GEESTEMÜNDE	Ausflugsfahrten Bremerhaven
EASY CRUISE LIFE	Easy Cruise	C Blue Ocean Cruises		ex LEV TOLSTOY
FLAMENCO I	Singapore Star Shipping	V Abbruch in Alang		ex SPIRIT OF LONDON
KRISTINA BRAHE	Kristina Cruises	V Saimaan Matkaverko	BRAHE	ex SUNNHORDLAND
LINCOLN CASTLE	Restaurant Schiff in Grimsby	V Abbruch in Grimsby		Bj. 1940
MEIN SCHIFF	Tui Cruises	N	MEIN SCHIFF 1	ex GALAXY
Ro-Ro				
AEGEAN SKY	Aegean Cargo	V Abbruch in Aliaga		ex TOR FINLANDIA
CLIPPER RACER	Seatruck Ferries	C Northlink	HELLIAR	ex LÉHOLA
DONA JUANA	Conferrys	V Abbruch		ex DONAUTAL
FINNFOREST	Celtic Link	C SNAV		Neapel - Palermo
MONTE CINTO	SNCM Ferryterranee	V Baja Ferries		Mexiko
RAVENNA	Halkidon Shipping	V Abbruch in Aliaga		ex CORRIER DELL'OVEST
RUNNER	Finland RoRo	V Anship	ANBAL	ex RAILSHIP III
SARONIC STAR	Jay Shipmanagement	C	TULIP	Istanbul - Konstanz-Dienst
SREDETZ	Navibulgar	V Abbruch in Aliaga		ex LAURA RUSSOTTI
STENA TRANSFER	Stena Line	V Brax Shipholding	TRANSFER	ex STENA RUNNER
TOR BELLONA	Eidsiva	V Abbruch in Alang	EURARISAN LINK	ex ZHANG JIA KOU
TRANSFER	Brax Shipholding	C Navirail		Helsinki - Tallinn

V = Verkauf • N = Umbenennung • C = Charter



Die GÖTALAND (18.060 BRZ/Bj. 1973) am 11. September 2010 auslaufend Travemünde. Das Schiff beendete am 23. September 2010 die TT Line-Charter zwischen Travemünde und Trelleborg. Eingesetzt werden soll die Eisenbahnfähre zukünftig für Ukrferry im Schwarzen Meer. Foto: Frank Heine



Die BLUE PUTTEES ex STENA TRADER am 28. November 2010 bei der Lloyd Werft in Bremerhaven. Das Schiff wurde hier um 12 m verkürzt, ein Bugtor eingebaut und die Passagierunterkünfte erheblich erweitert. Ab dem Frühjahr 2011 soll sie von North Sydney zur kanadischen Insel Neufundland fahren. Der Umbau der STENA TRAVELLER zur HIGHLANDERS begann im Dezember.

Foto: Frank Lose

Die SPIRIT OF TASMANIA ex PETER PAN -93 in Sydney. Im Hintergrund das markante Gebäude der Oper. Mehr dazu im Artikel auf Seite 8. Foto: Ian Edwards





Am 3. Oktober 2010 wurde die BORE ex KRISTINA REGINA -10 ex BOREA -87 ex BORE -77 (4.295 BRZ/Bj. 1960) von Naantali nach Turku geschleppt. Neuer Eigentümer ist S/S Borea, die das Schiff als Hotel und Restaurant nutzen wollen. Das Schiff hat nun wieder den Anstrich der Indienststellung von 1960. Foto: K. Brzoza

Einen unfreiwilligen Zwischenstopp in Kapstadt legte die CARIBBEAN EXPRESS ex ADMIRAL OF SCANDINAVIA -02 ex HAMBURG -97 ex KRONPRINS HARALD -87 (19.292 BRZ/Bj. 1976) ein. Das zuletzt im April 2010 zwischen Santo Domingo und Mayaguez eingesetzte Schiff hatte auf der Überführungsreise zum Abbruch nach Indien Maschinenprobleme. Foto: Ian Shiffman

