

# FERRIES

Fähren und Kreuzfahrtschiffe

Juni  
2016  
€9,00



**PREVELIS**



Diese beiden Fährschiffe verbinden die dänische Insel Samsø mit Jütland und Seeland. Oben: Die SAMSØ ex KANHAVE -15 (4.630 BRZ/Bj. 2009) wird seit dem 4. Januar 2015 zwischen Ballen und Kalundborg eingesetzt. Seinen neuen Namen erhielt das in Griechenland gebaute Schiff am 24. August letzten Jahres. Unten die PRINSESSE ISABELLA ex SAMSØ -15 (5.478 BRZ/Bj. 2015), die zwischen Hov und Sælvig verkehrt. Im letzten Winter hat sie die Aufschrift des Eigners erhalten. Nachdem sie ihren neuen Namen erhielt, konnte die KANHAVE in SAMSØ umbenannt werden. 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 Fährschiffahrts-  
publikationen Frank Heine  
Schmiedestr. 28  
24986 Mittelangeln/OT Dammholm  
Tel+Fax 04623-189975  
frank.heine@ferries-online.de

**Redaktionsleiter**

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

**Redaktion**

Raoul Fiebig, Frank Heine, Uwe Jakob,  
Frank Lose, Marko Stampehl

**Ständige Mitarbeiter**

Stefan Hefter, Hans-Joachim Hellmann,  
Ulrich Streich

**Vertrieb**

Frank Heine  
Schmiedestr. 28  
24986 Mittelangeln/OT Dammholm  
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,

nach mehr als zwanzig Jahren und weit über 80 FERRIES-Ausgaben möchte ich mich von Ihnen verabschieden. Private und berufliche Belastungen machen es mir leider nicht mehr möglich, die notwendige Zeit in FERRIES zu investieren. Ihnen ist ja bekannt, dass FERRIES rein ehrenamtlich erstellt wird und keine der mitarbeitenden Personen Geld für Fotos, Artikel oder andere Arbeiten bekommt. Dieses ist auch der Grund, warum wir es mit FERRIES jahrzehntelang geschafft haben, am Markt zu existieren. Andere Publikationen, angetreten um Geld zu verdienen, sind relativ schnell gescheitert und mussten früher oder später die Segel streichen.

Die Arbeit an einer FERRIES-Ausgabe kostet mich im Schnitt vier bis sechs Wochenenden. Dieses sind bei vier Ausgaben schon mindestens 20 Wochenenden oder mehr als ein Drittel meiner freien Zeit. Dieses kann ich aktuell nicht leisten, da Beruf und Privates ebenfalls ihren Tribut fordern. Die Zusammenarbeit mit dem Verein in Person von Ralph Christian Schöttker, Stefan Kaminiski und Marko Stampehl, mit dem mich seit vielen Jahren eine Freundschaft verbindet, lief in den letzten Jahren hervorragend und hat immer Spaß gemacht. Ebenso konnte ich in den letzten Jahren Kontakte mit Schiffsfotografen aus aller Welt aufbauen. Diese sind in den meisten Fällen Shiplover, aber auch professionelle Fotografen und haben uns ihre Aufnahmen für die Verwendung in FERRIES kostenlos zur Verfügung gestellt.

Bedanken möchte ich mich auf diesem Weg bei den vielen Artikel-Schreibern, hier seien insbesondere die Namen Raoul Fiebig, Stefan Hefter, Kai Ortel und Uwe Jakob genannt. Sie haben immer die von mir vorgegebene Deadline eingehalten und ihre Artikel und Fotos in bester Form abgeliefert. Neben der Arbeit an den ständigen Neuigkeitsrubriken hat Raoul Fiebig in den letzten Jahren hervorragend Korrektur gelesen und die meisten meiner und anderer Fehler aus dem Manuskript eliminiert. Gleiches gilt auch für Uwe Jakob zu sagen, der ein ebenso fleissiger Korrekturleser gewesen ist.

Mir hat die Arbeit an FERRIES in den meisten Fällen sehr viel Spaß gemacht und das Redaktionsteam hat unser Magazin zu einer in der Schiffswelt angesehenen Publikation gemacht.

Ich wünsche meinen Nachfolgern Ralph Christian Schöttker und Marko Stampehl viel Erfolg und wünsche FERRIES auch für die nächsten zwanzig Jahre alles Gute.

Ihr

Frank Lose



**Deutscher Fährschiffsverein e. V.**

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

**Mitgliedsbeitrag 2016:**

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

PREVELIS .....	4
Hurtigruten (Teil 2) .....	9
OCEAN MAJESTY (Teil 2) .....	15
TEXELSTROOM .....	24
Fähren zur Insel Skye.....	25

**Rubriken**

FERRIES Aktuell.....	32
FERRIES Kreuzfahrtnews .....	36
DFV Intern .....	39
FERRIES Küstenschiffahrt .....	40
FERRIES Kurswechsel.....	42

Das Titelbild zeigt die PREVELIS am 16. Juli 2012 in Piräus.  
Foto: Frank Lose

# Superslow durch die Ägäis

von Kai Ortel



Die PREVELIS ex PREVELI -00 ex FERRY ORANGE 2 -94 (15.354 BRZ/Bj. 1980) bereitet sich in Piräus auf eine weitere Reise vor. Foto: Kai Ortel

**A**NEK Lines' PREVELIS ist weder die größte noch die jüngste Fähre im Mittelmeer und die schnellste schon gar nicht. In eine OLYMPIC CHAMPION oder eine EL. VENIZELOS passt sie locker zweimal hinein, und mit ihren 35 Jahren zählt sie auch selbst im Hafen von Piräus mittlerweile zu den „Oldies“ unter den Fährschiffen. Und ihre Höchstgeschwindigkeit? 20 Knoten. Die Fahrt von Rhodos nach Piräus verspricht gemütlich zu werden.

Die Schiffsreise von Rhodos nach Piräus mit der PREVELIS dauert laut Fahrplan 27 Stunden, zwei Übernachtungen an Bord inklusive. Da ist nicht nur der Billigflieger weitaus schneller am Ziel, sondern auch die Konkurrenz in Form von Blue Star Ferries, die es ihrer Zugehörigkeit zur Attica Group zu verdanken hat, dass im Oktober 2015 keine geringere als die schicke SUPERFAST XII die Verbindung Piräus – Rhodos bedient. Die schafft die Strecke Rhodos – Piräus nicht nur in 15 Stunden und mit nur einer Übernachtung an Bord, sondern bietet an Bord auch noch jede Menge Komfort.

Allerdings hat die PREVELIS auch einen Auftrag. Sie muss wie so viele innergriechische Fähren auf ihrem Weg diverse kleinere Inselhäfen anlaufen, was zwar wegen der geringen Zahl an aus- und einsteigenden Passagieren diese Mühe kaum lohnt, aber die Voraussetzung seitens der griechischen Regierung darstellt, diese Linie überhaupt bedienen zu dürfen. Was dann wiederum mit Beihilfen verbunden ist, so dass die Inseln die lebensnotwendige Schiffsverbindung zum Festland bekommen, die Reedereien diese Linien aber zumindest kostendeckend betreiben können. Für die PREVELIS bedeutet dies, dass ihre Fahrt von Rhodos nach Piräus von acht mehr oder weniger lukrativen Zwischenstopps unterbrochen wird, die einen nur spärlich bewohnten Felsen wie Anafi (294 Einwohner) genauso einschließen wie die beliebte Urlaubsinsel Santorin. Eine Reise mit der PREVELIS durch die Ägäis mag nicht die schnellste Form der Beförderung von A nach B sein, eines ist sie jedoch gewiss: abwechslungsreich.

## Die Verstoßenen von Rhodos

Wer mit griechischen Fähren unterwegs ist, muss sich auf Abenteuer und Unwägbarkeiten ohnehin einstellen. Das kann auch durchaus schon die Einschiffung betreffen, denn wenn eine Fähre um 03:00 Uhr nachts abfahren soll und schon sechs Stunden vorher untätig am Pier liegt, bedeutet das in Griechenland z. B. noch lange nicht, dass auch schon früh mit dem Boarding begonnen wird, um den Passagieren eine ruhige Nacht an Bord zu ermöglichen. Im Gegenteil.

Im ANEK Lines-Büro in Piräus hatte man mir gesagt, ich solle mich „um Mitternacht“ am Schiff einfinden, doch natürlich war ich schon viel früher dort. Immerhin hatte die PREVELIS ihre Reise von Piräus nach Rhodos pünktlich um 21:10 Uhr beendet, da würde man eine Handvoll Fußpassagiere mit Ticket in der Hand ja wohl kaum stundenlang sinnlos in Wind und Kälte warten lassen. Die Ausschiffung ist auch nach kaum mehr als einer halben Stunde beendet, also frage ich den Offizier an der Rampe, wann man mit der Einschiffung beginnen würde. „Two o'clock“, entgegnet er, und das auch eher barsch und kurz angebunden als empathisch und mitleidvoll. Na super. Einem älteren deutschen Ehepaar mit Rollkoffern in der Hand, das die bevorstehende Fahrt nach Piräus ebenfalls als Fußpassagiere gebucht hat, geht es ähnlich. Auch sie sind schon kurz nach der Ankunft der Fähre um 21:00 Uhr am Pier gewesen, hatten von ihrem Reisebüro aber 01:00 Uhr als Einschiffungszeit genannt bekommen. Und sind nun, drei Stunden vor dieser Zeit, ebenfalls milde entsetzt. Wer angenommen

hatte, es könne keine Reederei der Welt so herzlos sein, ihre Passagiere die halbe Nacht lang ohne ein Terminalgebäude oder Toiletten weitab von der Innenstadt auf einem blanken Beton-Pier warten zu lassen, hat sich jedenfalls getäuscht. ANEK Lines kann das.

Um 23:15 Uhr sind die Akkus vom iPod alle, die Gummibärchen folgen wenig später. Der Rest ist Beine-Vertreten, der eine oder andere böse Blick in Richtung Schiff und Starren in die Dunkelheit. Bzw. ein halb mitleidiges, halb schadenfrohes In-Sich-Hinein-Grinsen, wenn wieder einmal ein müder Fußpassagier oder ein heranrollendes Auto die Rampe zurückgeschickt wird, um sich der Schicksalsgemeinschaft der von ANEK Lines Verstoßenen anzuschließen, die stundenlang vor der Fähre warten müssen.

Um Punkt 02:00 Uhr hat das Warten dann aber tatsächlich ein Ende, und der Offizier beginnt mit dem Boarding. Nicht jedoch, ohne sich vorher noch in aller Ruhe zwei Pappbecher Kaffee geholt zu haben, die ihn bis zur Abfahrt der Fähre in einer Stunde warm und wach halten in der Kälte der Nacht. Auf die utopische Idee, einen solchen Service auch den zahlenden Passagieren zur Verfügung zu stellen, ist im Hafen der Insel Rhodos im Jahr 2015 hingegen noch niemand gekommen. Die PREVELIS-Passagiere sind nach fünf Stunden Warten jedenfalls nicht nur genervt, dehydriert und unterzuckert, sondern auch noch durchgefroren und todmüde.

Das weitere Procedere ist dann jedoch genauso schnörkellos wie wohlbekannt: Am Fuß der Rolltreppe wird der Ticketabschnitt abgerissen, der bei der Reederei verbleibt, und oben an der Rezeption eilt nach einer zweiten Kontrolle

## Routenplan der PREVELIS (Stand Oktober 2015)

Von (Hafen)	Nach (Hafen)	Abfahrt	Ankunft	Fahrzeit	Distanz	Distanz	Liegezeit	Knoten
Rhodos	Chalki	03:00 Uhr	05:00 Uhr	2 h	72 km	39 sm	20 min	19,5 kn
Chalki	Diafani	05:20 Uhr	07:20 Uhr	2 h	71 km	38 sm	20 min	19 kn
Diafani	Karpathos	07:40 Uhr	08:40 Uhr	1 h	ca. 35 km	ca. 19 sm	40 min	19 kn
Karpathos	Kasos	09:20 Uhr	10:50 Uhr	1,5 h	60 km	32 sm	20 min	21,3 kn
Kasos	Sitia	11:10 Uhr	13:40 Uhr	2,5 h	86 km	46 sm	60 min	18,4 kn
Sitia	Anafi	14:40 Uhr	18:40 Uhr	4 h	ca. 144 km	ca. 78 sm	20 min	19,5 kn
Anafi	Santorini	19:00 Uhr	20:40 Uhr	1,67 h	56 km	30 sm	40 min	18 kn
Santorini	Milos	21:20 Uhr	00:50 Uhr	3,5 h	130 km	70 sm	20 min	20 kn
Milos	Piräus	01:10 Uhr	06:10 Uhr	5 h	177 km	96 sm		19,2 kn
Rhodos	Piräus	03:00 Uhr	06:10 Uhr	23,17 h	ca. 831 km	ca. 448 sm	19,3 kn	

dann ein Steward voraus, der einen zur gebuchten Kabine führt. Für die es wie immer keinen Schlüssel gibt, immerhin herrscht bei acht Häfen in 27 Stunden ohnehin ein ständiges Kommen und Gehen an Bord. Schnell noch das Nötigste ausgepackt und Zähne geputzt, und schon fällt man ins Bett. Schließlich wollte man diesen Zustand ja schon vor fünf Stunden erreicht haben.

### Unterwegs ohne Verspätung

Ein Gutes hat der suboptimale Beginn der Fahrreise: Man schläft bereits wie ein Stein, während die PREVELIS Rhodos verlässt (03:00 Uhr) und entlang der Westküste der Insel südwärts fährt, um die erste Station ihrer Reise anzulaufen. Chalki erreicht sie um 05:00 Uhr (Liegezeit bis 05:20 Uhr); die Insel hat 478 Einwohner und erst seit 2014 überhaupt eine Anlage zur Trinkwassergewinnung. Man verpasst wahrscheinlich nicht viel, wenn man nicht in aller Frühe aufsteht, um einen müden Blick auf diesen Vorposten der Insel Rhodos zu werfen.

Weiter geht es in südlicher Richtung, bis um 07:20 Uhr Diafani angesteuert wird. Diafani ist einer von zwei Stopps auf der Insel Karpathos, die auf halber Strecke zwischen Rhodos und Kreta gelegen immerhin 6.000 Einwohner zählt. Auch in diesem Hafen verbringt die PREVELIS nicht mehr als 20 Minuten, die für die Ein- und Ausschiffung genügen (müssen). Nehme ich einmal an, denn als das Schiff den Hafen verlässt, spüre ich nur die Vibrationen der Kabinenwand und höre im Halbschlaf etwas verschwommen, dass ab sofort das Büffet-Restaurant an Bord geöffnet sei. Die PREVELIS erwacht also allmählich zum Leben – oder vielmehr der Teil von ihr, der die ersten fünfzehn Stunden der Fahrt verschlafen hat.

Am Ende klingelt mein Wecker um 8:30 Uhr fast zeitgleich mit der nächsten Bord-Durchsage, die darüber informiert, dass das Schiff in zehn Minuten den Hafen von Karpathos (Stadt) erreichen werde. Ein vergleichender Blick auf den Fahrplan zeigt derweil, dass die PREVELIS überraschend pünktlich ist. Bisher. Denn das ist beileibe keine Selbstverständlichkeit. So brachte die betagte Schiffsdame den Autor schon einmal im Sommer 2014 zur Verzweiflung, als sie in Piräus einfach nicht zum Fototermin erschien. 06:10 Uhr wäre ihre fahrplanmäßige Ankunftszeit gewesen, doch selbst vier Stunden später war von der PREVELIS weit und breit



Die zurückgelegte Strecke und die Anlaufhäfen. Karte: ANEK Lines

noch nichts zu sehen. Erst als ich meine Fotozelte am Vormittag schon abgebrochen hatte, fuhr sie plötzlich doch noch an mir vorbei – mit mehr als fünf Stunden Verspätung! Und auch die Facebook-Kommentare im Vorfeld der hier beschriebenen Reise machten nicht gerade Mut: „Wir sind 2011 mit der PREVELIS von Kreta nach Santorini gefahren. Mit Stopps an jedem Stein, der aus der Ägäis ragt, und rund 3 Std. Verspätung.“ Bzw. „Bin 2010 auch mit der alten Lady gefahren; von Karpathos über Kreta nach Santorin. Insgesamt hatte ich 4 Stunden Verspätung, weil die Verladung auf Kreta viel länger als geplant dauerte. Am frühen Morgen während des Tiefschlafes Besuch des Reinigungspersonals in der Kabine.“ Immerhin: Die griechische Putzfrau ist mir schon mal erspart geblieben und anderer unliebsamer Kabinen-Besuch ebenso. Kabine 154 hatte ich heute Nacht jedenfalls für mich alleine.

Um einen Eindruck von Karpathos zu bekommen, gibt der Blick aus dem Kabinenfenster indes leider nicht viel her. Nicht weil die Sicht versperrt wäre (das ist sie keineswegs), sondern weil die Fensterscheibe so schmutzig ist. Also geht es nach dem Aufstehen raus an Deck, wo der blaue Himmel über der Ägäis einen herrlichen Herbsttag verspricht. Der Hafen liegt in einer Bucht, die

von erstaunlich hohen Bergen umgeben ist. Hotelburgen säumen den Strand, und sogar ein größeres Ausflugsschiff, die KONSTANTINOS M (Monza Ferries), liegt im Hafen – eindeutiges Zeichen dafür, dass dies der touristisch wie wirtschaftlich bedeutendste Ort der Insel ist. Die Liegezeit der PREVELIS ist hier dementsprechend auch länger: 40 Minuten sind eingeplant, erst um 09:20 Uhr verlässt unsere Fähre den Hafen und setzt ihren Südwestkurs weiter fort. Nächster Stopp auf der Fahrt ist anderthalb Stunden später das Inselchen Kasos. 1.000 Menschen sollen hier leben, 350 davon im Hauptort Fry, den die PREVELIS anläuft. Hier brechen sich die Wellen noch an unverbauter Felsenküste, und auch natürlicher Bewuchs springt selbst dem aufmerksamen Betrachter nicht unmittelbar ins Auge. Auf dem Kai warten ein Laster, ein Sattelschlepper, ein Auto und eine Handvoll Passagiere – definitiv mehr Idylle als Massenandrang. Kasos ist touristisch kaum erschlossen, ein Ausflugsschiff nach Karpathos gibt es aber inzwischen. Ansonsten ist die PREVELIS für zwanzig Minuten die Lebensader der Insel und deren einzige Verbindung zur Außenwelt. Ankunft 10:50 Uhr, Abfahrt 11:10 Uhr, und schon ist man auf Kasos wieder auf sich allein gestellt, bis das Schiff in drei Tagen wiederkommt.



links: Der Salon der „Distinguished Class“, wie auf den griechischen Fähren die 1. Klasse bezeichnet wird. rechts: Ein Blick in den Salon der „Economy Class“.  
Fotos: Kai Ortel

### Die PREVELIS

Bis nach Sitia, dem Hafen an der Nordostspitze Kretas, sind es nun zweieinhalb Stunden, genug Zeit also, endlich das Schiff selber in Augenschein zu nehmen. Gebaut worden ist es 1980 als FERRY ORANGE No. 2 für die japanische Reederei Shikoku Kaihatsu Ferry K. K. und deren Nachtdienst zwischen Toyo und Osaka. Mit einer Kreuzfahrtsfähre europäischen Stils hatte sie damals aber nicht viel gemein; ihren nur 600 Passagieren standen 900 Lademetern für rollende Fracht gegenüber. Bis 1994 versah sie Dienst in japanischen Gewässern, danach folgte ein Großumbau „Greek style“ für den neuen griechischen Eigner Cretan Ferries. Dabei wurde das obere Autodeck (Deck 4) zu einem Kabinendeck umfunktioniert und auch die öffentlichen Räume auf den Decks darüber erweitert, so dass die Passagierkapazität des Schiffes auf 1.600 Personen wuchs, die Frachtstellfläche aber auf 650 m sank. (ANEK Lines selber gibt die aktuelle Kapazität des Schiffes übrigens mit 927 Passagieren, 251 Betten und 310 Autos an.) Als PREVELIS fuhr das Schiff nun im Piräus – Rethymno-Dienst, der allerdings von vornherein im Schatten der etablierten Linien nach Chania und Heraklion stand. So verwundert es kaum, dass Cretan Ferries 1999 an ANEK Lines verkauft wurde. 2000 wurde der Schiffsname in PREVELIS geändert, und neben seiner bewährten Route Piräus – Rethymno standen nun hin und wieder auch Einsätze auf den beiden anderen Kreta-Linien von ANEK Lines nach Chania und Heraklion auf dem Programm des Schiffes.

2008 wechselte die PREVELIS für ein Jahr auf die hart umkämpfte Kykladen-Linie Piräus – Paros – Naxos – Ios – Santorin, doch bereits 2009 fand sich dann ein neues Betätigungsfeld für das Schiff, diesmal dauerhaft. Die PREVELIS übernahm die Route, die sie noch heute befährt: Von Piräus über Anafi, Kasos, Karpathos und Chalki nach Rhodos und zurück. Offiziell wird diese Linie übrigens von der ANEK Lines-Tochter „Aigaion Pelagos – Thalassies Grammes Shipping Company“ betrieben, so jedenfalls lautet der Name der Reederei auf dem Fahrplan. Buchen kann man die Fahrtickets aber ganz normal über ANEK Lines, und nichts anderes steht auch auf dem Schiff selber drauf, auch wenn der Heimathafen noch immer Rethymno ist.

Wer aufgrund ihrer Flottenzugehörigkeit aber auf der PREVELIS den Komfort einer OLYMPIC CHAMPION erwartet oder die riesigen Restaurants und Korridore einer EL. VENIZELOS, der wird sich umsehen. Die öffentlichen Räume der PREVELIS konzentrieren sich auf einem Deck (Deck 6) und beschränken sich auf die typisch griechische Unterteilung in „Distinguished Class Lounge“ und „Distinguished Class Dining Room“ vorne bzw. Buffet-Restaurant und „Economic Class Lounge“ achtern. Auch zwei Rezeptionen gibt es an Bord, ebenfalls achtern (unbesetzt) und vorne (besetzt, meistens jedenfalls). An letzterer hängt hinter dem Tresen übrigens ein Schlüsselkasten mit jeder Menge Schlüsseln zu offenbar allen Kabinen des Schiffes. Sonderbar nur, dass diese selbst dann niemand rausrückt, wenn man eine der Kabinen gebucht hat!

Was bei einem Rundgang über das Schiff ebenfalls auffällt, ist die Tatsache, dass die PREVELIS erstaunlich gut in Schuss ist für eine 35 Jahre alte Fähre. Der Rumpfanstrich glänzt in einem makellosen Weiß, die Außendecks sind sauber und gepflegt, und auch die Polstersessel in den Lounges machen nicht unbedingt den Eindruck, als wären sie durchgesehen oder zerschissen. Gut, einige Teppichböden haben schon bessere Zeiten gesehen, aber insgesamt sticht die PREVELIS im Vergleich zu anderen innergriechischen Fähren eher als Positivbeispiel hervor als dass sie dagegen abfiel. Einzig die offenen Ablufttüren an der Innenseite der Seitenschornsteine geben mit ihrer Hitze und ihrem stechenden Geruch nach Diesel und Öl einen Eindruck von der Vorhölle tief unten im Maschinenraum des Schiffes.

Ein vertrautes Bild unter der ägäischen Sonne bietet dann auch der Anblick des offenen Achterdecks der PREVELIS. Unter dem Schutz eines Sonnendaches trifft man sich hier am Deckkiosk auf einen Snack oder einen Drink in einem der vielen Plastikstühle, die in hohen Stapeln überall an Deck herumstehen (sorgsam angebunden natürlich, man kann ja nie wissen). Hier wird beim Blick auf den Horizont geraucht, geplaudert, gelesen und zu späterer Stunde auch musiziert, das alles ist an einem angenehm warmen Herbsttag wie diesem auch weitaus empfehlenswerter als unter Deck vor sich hin zu dämmern. Trotz der für viele kurzen Nacht herrscht an diesem Vormittag jedenfalls ein reges Treiben auf dem Sonnendeck. Sogar über einen kleinen Pool verfügt die PREVELIS hier. Er ist allerdings leer und mit einem Netz

Blick in eine Außenkabine auf der PREVELIS. Foto: Kai Ortel



Die PREVELIS lädt für die nächtliche Abfahrt in Rhodos. Foto: Kai Ortel





Die Liegessessel-Abteilung (links) und das Selbstbedienungsrestaurant (rechts) auf der PREVELIS. Fotos: Kai Ortel

überspannt. Der Sommer ist vorbei, und richtig heiß ist es dann im Oktober doch nicht mehr. Nur meine Bild-Dokumentation des kleinsten Mitglieds der ANEK Lines-Flotte findet wenig später leider ein abruptes Ende. Nach ein paar Minuten ungestörten Fotografierens stellt mich ein vollschlanker griechischer Offizier in Uniform zur Rede und erklärt mir: „You can't take pictures inside the ship without permission, you have to ask permission from the captain first.“ Diese Regelung ist mir neu, aber offenbar ist bei ANEK Lines der Kapitän tatsächlich noch „Master next God“ und insofern auch dann weisungsbefugt, wenn das Treiben der Passagiere nicht wirklich eine Gefahr für Leib und Leben anderer darstellt. Aber ich will auch nicht lange diskutieren. Tue so, als hätte ich vollstes Verständnis und stecke die Kamera möglichst schuld bewusst dreinblickend ein. Dass die meisten Fotos da schon im Kasten waren, muss er ja nicht wissen.

#### Nach Kreta und dann gen Norden

Den Hafen von Sitia auf Kreta sollte die PREVELIS eigentlich um 13:40 Uhr erreichen, es wird am Ende aber 14:00 Uhr. Macht jedoch nichts, die Liegezeit hier ist mit 60 Minuten



extralang bemessen. Auch dauert die Ein- und Ausschiffung wie überall bisher keine zehn Minuten, danach herrscht bis zur fahrplanmäßigen Weiterfahrt Leerlauf am Kai. Die Besatzung nutzt die Wartezeit für Smalltalk mit der lokalen Bevölkerung, mit den Festmachern oder untereinander. Um Punkt 14:40 Uhr macht die PREVELIS die Leinen los, und schon ist die kleine Verspätung von vorhin wieder aufgeholt. Übrigens sind in Sitia ziemlich viele Passagiere von Bord gegangen, es fahren also doch nicht alle, die in Rhodos eingeschiff haben oder zwischendurch zugestiegen sind, bis Piräus durch. Aus diesem Grund wird die PREVELIS im Laufe des Tages auch nicht immer voller. Auch das trägt dazu bei, dass die Fahrt mit dem Schiffs-Oldie durch die Ägäis auch am Nachmittag noch eine höchst erholsame und stressfreie Angelegenheit bleibt. Einzig die mitreisenden Hunde mögen dies anders sehen, deren Gebell aus den Zwingern an Deck jedes Mal anschwillt, wenn die Motoren der Fähre angelassen werden und das Schiff während der Manöver in den Häfen zu vibrieren beginnt. Den Verlauf der Route, welche die PREVELIS befährt, kann man übrigens am besten mit einem V beschreiben: Von Rhodos nach Kreta ging es bisher mit Kurs Südwest, den zweiten Teil der Reise von Kreta über Anafi nach Piräus fahren wir nun mit Kurs Nordwest. Und haben am Nachmittag das längste ununterbrochene Teilstück der Strecke vor uns: vier Stunden ohne einen Hafen. Zeit zum Relaxen, zum Lesen, zum Musikhören, für manch einen sogar zum Musikmachen. Ein Mann mit Gitarre zupft am frühen Abend auf dem Sonnendeck griechische Melodien vor sich hin und scharf innerhalb kurzer Zeit ein kleines Folklore-Ensemble um sich, das die Musik mit Tanz und Gesang begleitet. Zwischen den „Fusikura“-Rettungsbooten, dem einzigen Indiz auf die japanische Herkunft des Schiffes, und dem weiterhin penetranten Gestank nach Diesel überall an Deck ist dies zwar eine eher bizarre Szenerie, doch ist sie nicht ohne Charme. Und macht die gemächliche Fahrt mit der PREVELIS zumindest reizvoller als so manche Schiffsreise in der Ägäis während der Hochsaison, wo es auf innergriechischen Fähren zugeht wie in einem überfüllten Bus (ohne Klimaanlage und Stoßdämpfer).

links: Ein Blick auf das Außendeck. rechts: Die Arkade auf der PREVELIS. Fotos: Kai Ortel

Als die PREVELIS am frühen Abend Anafi anläuft, beginnt es bereits zu dämmern. Auch hier sind wir ein wenig verspätet (Ankunftszeit laut Fahrplan war 18:40 Uhr), doch auch auf diesem Eiland sind zwanzig Minuten sehr üppig bemessen für die Ein- und Ausschiffung von nur wenigen Passagieren und Fahrzeugen. Und wenn Kasos heute Vormittag eine Insel mit bestenfalls „ausbaufähiger“ touristischer Infrastruktur gewesen ist, liegt auf Anafi buchstäblich der Hund begraben. 294 Einwohner hat die 12 km lange und 6 km breite Felseninsel, die sich, wenn man Wikipedia Glauben schenken darf, zur Hälfte im Besitz der Griechisch-Orthodoxen Kirche befindet. Der Betonpier von Anafi scheint auch nur deswegen am Fuß eines Felsens zu liegen, weil man ihn ja schlecht in die Berge hineinbauen kann; eine Ortschaft scheint sich an den etwas verloren wirkenden Pier jedenfalls nicht anzuschließen. Eine kleine Serpentinstraße führt stattdessen einen für diese kleine Insel bemerkenswert hohen Berg hinauf, und dort liegt dann auch das, was man wohl den „Hauptort“ der Insel nennen muss. Aber auch Anafi kann man eben schlecht sich selbst überlassen, auch hier ist die PREVELIS die einzige Verbindung der Inselbewohner zur Zivilisation, also zum griechischen Festland.





Der leere Swimmingpool und der überdachte Teil des Sonnendecks. Fotos: Kai Ortel

Wieder pünktlich und damit zurück im Fahrplan setzt das Schiff um 19:00 Uhr seine Fahrt fort. Interessanterweise hatte die Besatzung kurz vor der Ankunft in Anafi über Bordlautsprecher dazu aufgerufen, die Kabinenschlüssel nach dem Verlassen der Kabinen wieder an der Rezeption abzugeben. Lustig, hat man doch in Rhodos und anderswo erst gar keinen bekommen bei der Einschiffung. Eine automatische Ansage also, deren Sinn niemand jemals überprüft hat? Oder haben vielleicht ausgewählte Passagiere doch einen Schlüssel zu ihrer Kabine erhalten? Die griechische Fährschiffahrt – immer wieder für Mysterien und Überraschungen gut!

#### Santorin, Milos und Piräus

Auf dem vergleichsweise kurzen Weg von Anafi nach Santorin (anderthalb Stunden Fahrzeit) ist die PREVELIS unter Deck plötzlich bemerkenswert leer dafür, dass jetzt schon sieben Häfen hinter ihr liegen. Doch spätestens nach den beiden verbleibenden wird es dann garantiert voll an Bord, denn sowohl Santorin als auch Milos sind beliebte Touristeninseln, die der PREVELIS nicht nur einen regelmäßigen Strom von Touristen, sondern auch von Last- und Lieferwagen garantieren. Irgendwie muss man ja die verlustbringenden „Pflicht-Halte“ auf nur spärlich bevölkerten Inseln wie Kasos oder Anafi wieder refinanzieren.

Der Stopp auf Santorin erfolgt im Oktober leider schon in völliger Dunkelheit, die Schönheit der Insel bleibt den Passagieren an Bord also verborgen, als die Heckrampe der PREVELIS auf dem Pier des Fähranlegers von Santorin aufsetzt. Um 20:40 Uhr ist das, und bis 21:20 Uhr bleibt die Fähre hier liegen. Und diese lange Liegezeit ist diesmal auch nötig, so viele Lastwagen wollen an und von Bord. Auch das Passagieraufkommen ist auf Santorin geradezu gewaltig, jedenfalls im Vergleich zu eher beschaulichen Inseln wie Karpathos oder Kasos. Warum man hier für die gebuchten Fußpassagiere eine Warthalle errichtet hat, erschließt sich dem Beobachter jedoch nicht sofort. Natürlich dient diese dazu, dass die Leute nicht früher als nötig den Verkehr der ein- und ausschiffenden Fahrzeuge kreuzen. Allerdings finden sich zwischen dem Öffnen der Tore des Unterstandes und der Abfahrt des Schiffes noch einmal mindestens genauso viele Fußpassagiere als Nachzügler am Hafen ein wie zuvor geduldig auf engstem Raum aneinandergedrängt gewartet

hatten. Und die missachten die aufgezeichneten Fußwege natürlich konsequent und spazieren genauso unbekümmert wie zielstrebig zwischen Motorhauben und Stoßstangen hin und her, dass einem schon beim Zusehen an Deck Angst und Bange wird. Doch ein griechischer Fährhafen ohne eine kleine Portion Chaos und Anarchie wäre kein griechischer Fährhafen. Andere Länder, andere Sitten.

Nach Santorin (Abfahrt 21:20 Uhr) wird es allmählich Zeit, ins Bett zu gehen. Ein Hafen kommt zwar noch (Milos, nachts um 00:50 Uhr), doch da die PREVELIS bisher überraschend pünktlich gewesen ist, spricht nicht viel dagegen, dass sie morgen fahrplangemäß um kurz nach 06:00 Uhr in Piräus eintrifft, also zu eher unchristlich früher Zeit. Ein paar Worte daher noch zur Kabine. Sie ist zuerst einmal erstaunlich groß für zwei Personen; auf modernen Ostseefähren hat man manchmal kaum halb so viel Platz. Es gibt einen Schreibtisch mit Spiegel und Stuhl, und darauf finden sich neben aktuellen ANEK Lines-Fahrplänen und –broschüren eine Box mit Taschentüchern, ein Telefon und die Fernbedienung für den Fernseher oben über dem Bett. Mehr kann man an Bord einer 35 Jahre alten griechischen Fähre kaum erwarten. Abstriche muss man nur bei Bad und Toilette machen. Das Ganze ist mehr ein Duschklo, und um an die Klorolle zu kommen, bedarf es sogar einiger artistischer Verrenkungen. Aber Bad und Dusche sind sauber und funktionieren, alles andere ist nebensächlich. Sogar mein Bett Nachbar, mit dem ich die Kabine seit heute Nachmittag (Sitia?) teile und der seitdem praktisch ununterbrochen und nicht gerade leise ferngesehen hat, hat am Abend ein spätes Einsehen mit mir und mittlerweile zwar mit

Schnarchen angefangen, vor dem Einschlafen aber wenigstens noch seine griechischen Game-Shows ausgeschaltet. In Kabine 154 herrscht also um 22:30 Uhr tatsächlich Nachtruhe, mehr oder weniger jedenfalls.

Der Wecker klingelt wenige Stunden später um 05:30 Uhr, sicher ist sicher. Eine Viertelstunde später bin ich an Deck, da ist die Küste von Piräus schon in Sichtweite und die Ausfallstraße der Stadt von Straßenlaternen und Flutlichtmasten hell erleuchtet. Und wie war das noch mal mit drei, vier oder gar fünf Stunden Verspätung, welche die PREVELIS im Sommer regelmäßig ansammelt? Nichts davon an diesem Oktobermontag. Wie im Fahrplan verzeichnet, erreicht das Schiff um 06:10 Uhr die Hafeneinfahrt von Piräus, keine einzige Minute verspätet. Eine Viertelstunde später nimmt sie dann mit dem Heck voran ihren Platz zwischen zwei anderen Fähr-Oldies ein, der PANAGIA TINOU ex HENGIST (Bj. 1972) und der VITSENTZOS KORNIAROS ex VIKING VISCOUNT (Bj. 1976). Einen Ruhetag darf die PREVELIS nun einlegen, der auf dem Schiff für Reparaturen und Instandhaltungen genutzt wird. Erst am Dienstag macht sie sich dann wieder auf den Weg nach Anafi, Kasos und Karpathos, und da darf schließlich nichts dazwischenkommen. Denn diese Inseln sind auf das Schiff angewiesen wie sonst nichts. Ein „lifeline service“ wie er im Buch steht, da darf die Fähre auch 35 Jahre alt sein, mit 18 bis 19 Knoten „superslow“ unterwegs sein und hier und da nach Diesel riechen. Und von einem Kapitän geführt werden, der persönlich darüber wacht, wer von seinen Gästen was und warum an Bord fotografiert...



Heckansicht der PREVELIS einlaufend Piräus. Foto: Panagia Ektatontapilani

# Auf der Suche nach dem Nordlicht Herbstfahrt auf Hurtigruten - Teil 2

von Ralph Christian Schöttker



Die NORDLYS im Hjørundfjord. Foto: Ralph Christian Schöttker

## Tag 8: Hammerfest und das Leben an Bord

Tag 8 beginnt mit dem morgendlichen Anlegen in Havøysund. Eigentlich sollte das um 7.45 Uhr geschehen, doch wir haben etwa eine Stunde Verspätung. Das bedeutet, wir werden direkt vor dem Hafen auf die FINNMARKEN treffen, denn ein Blick auf Marine Traffic zeigt, dass das in meinen Augen schönste aller Hurtigrutenschiffe voll im Plan liegt – und womöglich sogar noch vor uns am Ziel sein könnte. Am Ende sind wir aber doch ein wenig schneller und begegnen der FINNMARKEN erst unmittelbar nach dem Ablegen: Das Photographenherz schlägt höher! Der nächste Hafen ist Hammerfest. Eigentlich sind hier zwei Stunden Liegezeit vorgesehen, aber wir müssen unsere Verspätung einholen und so wird der Aufenthalt verkürzt, was aber nicht so problematisch ist. Der Ausflug „Wandern in Hammerfest“ ist – Sie ahnen es! – abgesagt, wobei man auch sagen muss, dass das Programm mit Reiseführer in der Hand genauso gut machbar und deutlich günstiger ist. Hammerfest hat etwas über 10.000 Einwohner und wirbt selbst damit, die nördlichste Stadt Europas zu sein, wenngleich auch andere Städte wie Honningsvåg diesen Titel mittlerweile für sich beanspruchen. Wir nutzen die Zeit für einen Spaziergang zum Aussichtspunkt Salen. 86 Meter über der Stadt gelegen führt dorthin ein „Sikk-Sakk-Veien“, der schon 1891 eingerichtet wurde. Da es kühl geworden ist und auch der Wind noch kräftig weht, sind wir da oben ziemlich allein und können den Ausblick ohne Kommentare von neunmalklugen Mitreisenden genießen: Zu sehen ist im Westen die Hammerfest Kirke (Kirche), dahinter liegt im Sorøysund ein mit Schnee bepudertes charakteristischer Tafelberg. Zu unseren Füßen der Hafen mit unserem Schiff, im Osten die Straße, die zum Flughafen führt. Wir schlendern zur Kirche,

die 1961 gebaut worden ist. Sie wirkt modern, passt aber in die Landschaft sehr gut hinein. Wir haben Glück: Als wir dort ankommen, ist sie nicht nur offen, sondern auch voller Musik: Auf der 2010 eingebauten Orgel wird für den nächsten Gottesdienst geprobt, während wir die wunderschönen bunten Fenster bestaunen. Es bleibt danach noch Zeit, den Isbjørnklubben (Eisbärenklub) zu besuchen, der sich direkt neben dem Hurtigrutenanleger angesiedelt hat. Hier gibt es Informationen rund um die Region – und man kann Mitglied werden, wozu sich schon über 240.000 Menschen entschlossen haben. Wer die 200 NOK Aufnahmegebühr bezahlt hat, bekommt einen Mitgliedsausweis, Urkunde, Eisbärennadel und außerdem 10 % Rabatt auf alles im Laden des Klubs. Und auch hier treffen wir an der Kasse auf einen

Deutschen, der in Hammerfest gestrandet ist. Zurück an Bord gibt es endlich wieder etwas zu essen. Da unser Koch sich immer neue Variationen für das Buffet ausdenkt, kommt hier keine Langweile auf. Zur Abwechslung probiere ich einmal das Mack Freeze, ein alkoholfreies Bier, das zwar nicht einen astronomisch hohen Preis hat wie alles andere, was Procente hat, dafür aber nicht wirklich zu überzeugen weiß. Danach steht uns ein ruhiger Nachmittag bevor. Die vergangene Nacht hat Spuren hinterlassen, in der Panorama-Lounge herrscht noch etwas Katerstimmung, so dass die entspannte Lektüre eines Buches nur durch gelegentliche Handytöne gestört wird. Manchmal fragt man sich da schon, warum Menschen im Urlaub diese markerschütternden Pfeifereien brauchen, die das Eintreffen einer Textnachricht ankündigen.



Blick über Hammerfest mit Kirche (links) und der NORDLYS am Kai. Foto: Ralph Christian Schöttker



Die HÅLOGALAND liegt in Flesnes bereit zur Rückfahrt nach Revsnes. Foto: Ralph Christian Schöttker

Nach dieser Reise weiß ich jedenfalls, dass nicht nur junge Leute allen anderen zeigen müssen, dass sie ein tolles Handy haben – oder wissen meine Mitreisenden einfach nicht, wo das Taschentelephon leise zu stellen ist?!

Später taucht auch „Horst“ mit seinen Damen auf und da er sich strikt weigert, ein Buch zu lesen, sich aber doch schnell langweilt, verwickelt er seine Mitreisenden in Gespräche der belanglosen Art. Warum um Himmels Willen setzt sich die Truppe nicht in die Sirius-Bar in der Mitte von Deck 7, wo Haakon nicht müde wird, die leckeren Tapas anzupreisen, die es hier täglich ab 14 Uhr gibt? Da sind mir die reizenden britischen Old Ladies am Nebentisch dreimal lieber. Die wirken so, als wären sie eben aus der After-Eight-Werbung entstanden: Hin und wieder mal ein kleiner Wortwechsel – aber dann auch mal Stille und genüssliches Teetrinken.

Apropos Stille: Die scheint auch im Shop an Bord zu herrschen, so dass sich unsere Kellner, Kabinenstewards und Verkäufer kurz vor dem Abendessen in Modells verwandeln und dann fröhlich „echt norwegische Klamotten“ in der Panorama-Lounge zur Schau stellen. Es wirkt zwar wie eine Mischung aus Kreuzfahrtshowprogramm und Heizdeckenverkaufsveranstaltung, wird vom Publikum aber doch dankbar angenommen.

### Tag 9: Der beste Tag der Reise

Der Tag geht schließlich mit der Ankunft in Tromsø kurz vor Mitternacht zu Ende – und hier beginnt mit dem 29. Oktober der beste Tag der Reise. Exklusiv für die Hurtigrutenpassagiere gibt es so gut wie täglich ein Mitternachtskonzert in der Eismeerkerkathedrale, und es haben sich auch genug Interessenten gemeldet, so dass es wirklich stattfindet. In der ästhetisch wie akustisch wunderbaren Kirche singen und spielen Anne-Berit Buvik, Hanne Sofie Akselsen und Robert Frantzen eine knappe Stunde lang an Klavier und Flöte, und weisen dabei ein Repertoire von norwegischer Folklore (Joiks) bis hin zu Richard Strauß vor, bei dem natürlich das eine oder andere Stück des berühmten norwegischen

Komponisten Edvard Grieg nicht fehlen darf. Ein wunderbares Erlebnis, das jedem Reisenden dringend ans Herz zu legen ist!

Und der Tag geht – nach der nächtlichen Ruhephase – so großartig weiter. Um 8 Uhr machen wir (mittlerweile wieder pünktlich) in Harstad fest. Zwar wartet die im Tagesprogramm angekündigte VESTERÅLEN dort nicht auf uns, sondern befindet sich längst in Landskrona zum turnusgemäßen Werftbesuch, aber dafür verspricht der Himmel heute einen schönen Sonntag. Am Kai steht auch schon der Bus für den Ausflug „Inselwelt der Vesterålen“ bereit, an Bord ein pensionierter Zahnarzt, der in Hamburg studiert und dort auch hin und wieder gearbeitet hat. Da wir bis auf einen Schotten „unter uns Deutschen“ sind, plaudert unser Fremdenführer auch fröhlich drauf los, erzählt Anekdotchen und ergänzt hin und wieder etwas „for our Scotsman“. Wir erfahren, dass ihn der Tourismus-Chef der Vesterålen gefragt habe, ob er diese Touren leiten mag, weil er doch deutsch sprechen könne. Einmal in der Woche mache er diese Rundfahrt jetzt, aber nur, wenn er Lust hat.

Das sei das Beste am Job, dass er auch einfach mal „Nein!“ sagen kann. Schwierigkeiten bekommt er heute nur einmal, als er uns gleich zu Beginn in die Trondenes Kirke, einen um 1250 errichteten romanisch-gotischen Steinbau, zu einer kleinen Messe komplimentieren will. Da ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt unsere NORDLYS vor einer atemberaubenden Kulisse aus Bergen und Morgensonne an uns vorbeifährt, bleibt die Gruppe begeistert am Ufer stehen. Die Kirche fährt ja schließlich nicht weg...

Danach hat unser Zahnarzt aber ein leichtes Spiel: Die Sonne lacht vom blauen Himmel, die Vesterålen zeigen sich von ihrer besten Seite. Unser Ausflug führt einmal quer über die Insel Hinnøya zum kleinen Hafen Revsnes, wo die Fähre HÅLOGALAND (2.055 BRZ/Bj. 2002) schon auf uns wartet, denn freundlicherweise ist bei diesem Ausflug auch eine kleine Fährfahrt von ca. 20 Minuten Dauer inklusive. Es gibt sogar für jeden an Bord ein Stück Brot mit typisch norwegischem braunen Käse und Kaffee bzw. Tee. Als das Schiff aber seine Fahrt nach Flesnes beginnt, hält es mich nicht im Salon. Die HÅLOGALAND (einst für TFDS gebaut) ist zwar innerhalb von zwei Minuten erkundet (ein Doppelender ohne großen Schnickschnack), aber der Blick auf die schon mit ein wenig Schnee bedeckten Berge ist doch um einiges attraktiver. Und als ich den Wunsch äußere, dass ich die Fähre in Flesnes gerne noch auf den Chip bannen möchte, arrangiert unser Zahnarzt im Ruhestand auch das für mich.

Doch dieser schon jetzt gelungene Ausflug hat ja noch einen Höhepunkt parat. Die NORDLYS hat in der Zwischenzeit ihre Reise fortgesetzt, und wir werden in Sortland wieder auf unser Schiff stoßen. Dieser Hafen liegt auf der Insel Langøya, die wir über eine Brücke erreichen. Vor der Brücke warten wir auf unser Schiff, und der Bus setzt sich im richtigen Moment in Bewegung, so dass wir am höchsten Punkt die NORDLYS in voller Fahrt photographieren können. Zwar dürfen wir nicht anhalten und aussteigen, aber die Scheiben sind einigermaßen sauber. Was will man mehr?

Der Tag ist jedoch noch lange nicht zu Ende, denn ein weiteres Glanzlicht liegt gleich nach



Die abgedeckte FINNMARKEN von 1956 in Stokmarknes. Foto: Ralph Christian Schöttker



Brücke und Speisesaal der alten FINNMARKEN. Es könnte gleich wieder losgehen. Fotos: Ralph Christian Schöttker

dem Mittagsbuffet vor uns: Stokmarknes, die Wiege der Hurtigruten. Hier war „Det Vesterålens Dampskibsselskab“ (VDS) zu Hause, deren VESTERÅLEN 1893 mit Kapitän Richard With die erste Hurtigrutenfahrt unternahm – und hier ist heute, direkt neben dem Anleger, das Hurtigrutenhaus. Darin ist zum einen ein Konferenzzentrum mit einem 42-Betten-Hotel, zum anderen – und das ist für uns natürlich viel spannender – das Hurtigrutenmuseum. Der Gebäudekomplex, der am ursprünglichen Firmensitz der VDS beheimatet ist, wurde in seiner jetzigen Form zum 100-jährigen Hurtigruten-Jubiläum am 2. Juli 1993 eingeweiht. Das eigentliche Museum gibt es offiziell seit dem 4. Juli 1999. Hauptattraktion ist die 1956 bei Blohm & Voss in Hamburg gebaute, 2.189 BRZ große FINNMARKEN, die neben dem Hurtigrutenhaus ihren letzten, trockenen Liegeplatz gefunden hat und damit das größte an Land befindliche Ausstellungsstück in ganz Norwegen ist. Sie ist schon bei der Anfahrt auf Stokmarknes gut zu sehen, wenngleich ihre Silhouette durch nachträglich montierte Bleche entstellt werden musste: Auch an Land ist Wasser der größte Feind des Schiffes, und die Witterung nagte so stark an dem Veteran, dass man zu diesen Maßnahmen greifen musste, um ihn nicht vollständig dem Verfall hinzugeben. Es gibt Pläne, die FINNMARKEN mit einem Gebäude zu umbauen, um sie Regen, Schnee und Wind zu entziehen. Allein es fehlt wie so oft das dazu nötige Geld.

Der Eintritt in das Museum ist für die Hurtigrutenreisenden frei. Das hört sich jetzt erfreulich an, ist aber umso verständlicher, wenn man weiß, dass die Liegezeit in Stokmarknes gerade einmal eine Stunde beträgt: Dafür würde mancher nur ungerne 90 NOK hinlegen. Die Zeit reicht auch hinten und vorne nicht für einen ausgiebigen Besuch, zumal unser Kapitän wieder einmal mit ein paar Minuten Verspätung in den Hafen bummelt. Im Schweinsgalopp geht es also durch die Ausstellung, in der neben einer Vielzahl von Modellen Informationen zu jedem Schiff warten, das seit 1893 auf der Hurtigrute eingesetzt war. Außerdem sind auch Elemente aus alten Postdampfern vorhanden wie die Funkstation der alten NORDNORGE (2.611 BRZ/Bj. 1964) und diverse Einrichtungen und Räume der FINNMARKEN (1.119 BRT/Bj. 1912), nicht zu verwechseln mit ihrer vor dem Museum liegenden Namensnachfolgerin FINNMARKEN, auf die wir natürlich auch

noch einen Blick werfen wollen. Im 1993 von der RICHARD WITH auf der Hurtigrute abgelösten Schiff kann man bis auf den Maschinen- und Laderaum so gut wie alles besichtigen. So bekommt man einen Eindruck, wie unsere Fahrt 30 Jahre früher ausgesehen hätte (oder auf der LOFOTEN noch heute aussehen würde): Alles etwas niedriger und eine Nummer kleiner, viel Holz, kleine Kabinen (oft nur mit Waschbecken) und eine geradezu spartanisch eingerichtete Brücke ohne viel technischen Firlefanz. Und wenn es nicht gar so feucht und kalt an Bord wäre, könnte man meinen, dass alles nur darauf wartet, demnächst wieder in See zu stechen.

Apropos „in See stechen“: Die knappe Stunde ist um. Schnell wird noch ein kleines Souvenir erstanden (für die Entscheidung, eines der schicken Modelle zu kaufen, reicht die Zeit nicht mehr), dann hetzen wir als Letzte wieder Richtung Schiff. 8 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt dröhnt uns dabei schon das Typhon der NORDLYS entgegen, was mich unseren Kapitän verwünschen lässt: Erst trödeln und dann auf einmal Hektik schieben. Dass ich ihm dabei Unrecht tue, erfahre ich erst später.

Nach dem wunderschönen Ausflug und dem hektischen Museumsbesuch (wer schon einmal die vatikanischen Museen in zwei Stunden durchlaufen musste, weiß, wovon ich rede) lassen wir uns wieder in der Panorama-Lounge nieder und genießen bei sich neigender Sonne die Fahrt durch den Raftsund, der – 26 km lang – als eine der schönsten Stellen auf der Reise gilt. Gegen 17 Uhr kehren wir noch einmal im Trollfjord ein. Die Sonne ist mittlerweile verschwunden, aber es gibt weder Regen noch Nebel, so dass wir dank der beiden starken Scheinwerfer, die oberhalb der Brücke montiert sind, doch einen kleinen Einblick in die vermeintliche Schönheit dieses Fjords bekommen – und in das navigatorische Können unseres Kapitäns, der uns sicher in den Fjord hinein und nach einer Drehung auf engstem Raum wieder hinausbringt.

Noch vor dem Essen erreichen wir Svolvær, wo wir einen kleinen Abendspaziergang einlegen. Als wir an Bord zurückkehren, läuft uns ein kleines Mädchen über den Weg, verfolgt von einem Mann mit vier goldenen Streifen. Der sah aber definitiv anders aus als unser Kapitän Johannessen. Und der Blick auf das Tagesprogramm von morgen bestätigt die Vermutung: Auf der Brücke hat es einen Wechsel gegeben: Nun fahren wir also mit Kai Albrigtsen – und es herrscht auf einmal ein anderer Stil:

Als wir beim Abendessen der RICHARD WITH begegnen, fällt meine Begleitung vor Schreck fast vom Stuhl, so nahe passieren wir das Gegenschiff.

Und dann ist es soweit: Schnell spricht sich an Bord herum, dass Nordlichter zu sehen sind, jene grünlichen Lichtstreifen am Nachthimmel, die dadurch entstehen, „dass die Atome der hohen Erdatmosphäre durch eine von der Sonne ausgehende Korpuskularstrahlung zum Leuchten angeregt werden“, wie es das gute alte Lexikon ausdrückt. Die nächsten zwei Stunden bin ich damit beschäftigt, mit Hilfe eines Mitreisenden, der meine Kamera besser zu kennen scheint als ich, das Naturphänomen irgendwie auf den Chip zu bekommen. Das stellt sich allerdings mangels eines festen Punktes, an dem sich die Kamera orientieren könnte, schwieriger als gedacht dar. Am besten gelingt es schließlich – trotz der hellen Lichter – während der Liegezeit im Hafen von Stamsund. Ansonsten gilt hier einfach einmal: Selbst gesehen muss auch reichen! Und damit geht der wohl beste Tag der Reise zu Ende.

#### Tag 10: Doch noch auf die Brücke!

Als der drittletzte Tag anbricht, begegnen wir der NORDNORGE. Der Mond steht noch am Himmel, das Morgenrot ist noch nicht verschwunden, die See ist ruhig – es werden stimmungsvolle Bilder. Schnell gefrühstückt, denn um 9.15 Uhr überfahren wir wieder den Polarkreis. Das wird erneut gefeiert, zwar nicht mit Eiswürfeln im Nacken, dafür aber mit einem Löffel Lebertran. Auch wenn man diesen Löffel mit der Aufschrift „Hurtigruten – Autumn Gold“ behalten darf, lehne ich dankend ab. So leicht bin ich nicht zu kaufen, zumal sich das Wetter hervorragend dazu eignet, Landschaft und die vorbeikommende LOVUND (2.838 BRZ/Bj. 2013, verkehrt zwischen Stokkvågen, Onøy, Sleneset und Lovund) zu photographieren. Als wir später in Nesna anlegen, fährt neben den konventionellen Fähren TOMMA ex HAUS -99 (560 BRZ/Bj. 1974) und TJØTTA (717 BRZ, Bj. 1989) auch noch die Schnellfähre HELGELAND (401 BRZ/Bj. 1997) an uns vorbei. Dadurch verpasse ich leider den Sonderpostmann, der erneut „asserhalb der Souvenirshop Deck 4 vorhanden“ ist.

Erfreulich ist dann die Nachricht, die uns Haakon zukommen lässt: Wir könnten um 12.30 Uhr, wenn das Schiff in Sandnessjøen liegt, auf



Begegnung mit der NORDNORGE in der Nähe des Polarkreises. Foto: Ralph Christian Schöttker

die Brücke kommen. Spätestens jetzt hat Kapitän Albrigtsen bei mir gewonnen, auch wenn er nicht dabei sein soll. Wen interessiert da noch die Statue des „berühmten norwegischen Dichters und Pfarrers Petter Dass“ an Land, die man nun nicht bestaunen kann? Mit einem knappen Dutzend Passagieren entern wir die Leitzentrale des Schiffes, wo der Kapitän dann aber doch persönlich erscheint. Und er ist ausgesprochen auskunftsfreudig. An dieser Stelle lasse ich den Mitreisenden gerne den Vortritt und nutze die Zeit, um ungestört Bilder zu machen. Während auf der Backbordseite bedingt durch die regelmäßigen Anlegemanöver viele Gerätschaften zu finden sind, ist die Steuerbordseite eher die Entspannungsseite, wo man gemütlich am Tischchen den Kaffee oder Tee trinkt. Kurios mutet allerdings das Ergometer an, das in der Nock neben dem Fahrpult steht.

Nachdem alles wichtige auf dem Chip ist, geselle ich mich dann auch zur Gesprächsrunde beim Kapitän. Fragen der Art: „Ich habe gehört, dass Sie immer 22 Tage an Bord sind und dann 22 Tage frei haben.“, die in jedem Reiseführer oder Bildband beantwortet werden, sind mittlerweile alle gestellt. (Ich weiß, es klingt überheblich, aber ich verstehe einfach nicht, was man bei so einer Frage, auf die der Kapitän nur „Ja!“ antworten kann, eigentlich erwartet. Etwa ein Lob, dass man gut aufgepasst hat?) Albrigtsen erzählt, dass er schon seit 35 Jahren bei Hurtigruten (bzw. vorher OVDS) ist. „Haben Sie



Die LOVUND, erkennbar durch die Aufschrift „MM 64 FC“. Foto: Ralph Christian Schöttker

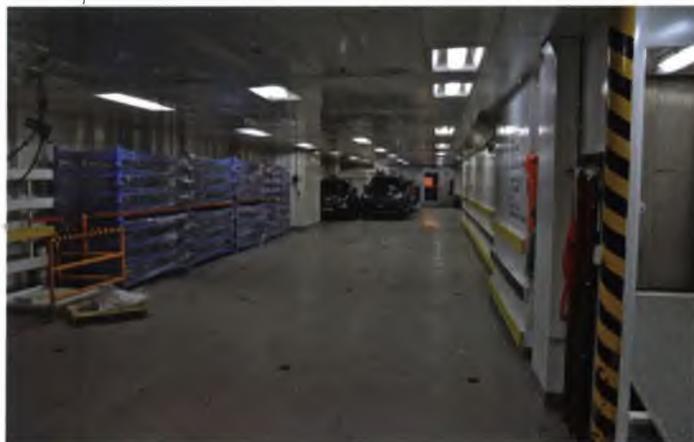
die FINNMARKEN in Stokmarknes gesehen? Das war mein erstes Schiff!“ berichtet er stolz. Der Name hat es ihm aber auch sonst angetan, denn sein aktuelles Lieblingsschiff ist die neue FINNMARKEN von 2002. Als sie im Frühjahr 2010 als Wohnschiff nach Australien verchartert wurde (FERRIES berichtete seinerzeit), wurde ihm die Ehre zuteil, das Kommando für die Überführung zu übernehmen. Bis Kapstadt sei das auch noch ganz schön gewesen, aber danach hatte das Wetter nicht so mitgespielt.

Nach sechs Monaten in Australien war er dann zurückgekehrt und hatte ein anderes Schiff übernommen. Die NORDLYS sei mittlerweile das vierte Hurtigrutenschiff in den letzten Jahren, das er kommandiere. Zu Hause ist er in Stokmarknes, und nun stellt sich heraus, dass er dort gestern das Kommando übernommen hat – und es wohl kaum erwarten konnte, wieder fahren zu dürfen, wie ich mir in Gedanken an die hektische Rückkehr an Bord ergänze. Wir kommen noch kurz auf die Stippvisite im Trollfjord zu sprechen. Ja, diese Abstecher machten ihm Spaß, erzählt er. Und gestern sei es ja nur dunkel gewesen. Beim letzten Anlaufen vor drei Wochen war es da neblig, das sei dann schon etwas kniffliger. Das junge Mädchen in Svollvær war im Übrigen tatsächlich seine Tochter. Sie wohnt da. Und Albrigtsen freut sich, dass die NORDLYS am 24. Dezember planmäßig

wieder in Svollvær vorbeikommen wird. Ob das Schiff dann etwas länger liegen bleiben und er mit seiner Tochter an Bord feiern dürfe? „That’s my plan!“ grinst er.

Wir hätten durchaus noch mit diesem Mann, der die Hurtigruten zu verkörpern scheint, weitergeplaudert, doch Haakon winkt nun mit dem sprichwörtlichen Zaunpfahl, dass das Schiff jetzt bald ablegen müsse. Es gibt ja auch bald wieder etwas zu essen. Vorher aber stehen noch die „sieben Schwestern“ auf dem Programm, eine

Auf dem Frachtdeck der NORDLYS ist noch jede Menge Platz. Foto: Ralph Christian Schöttker



Kapitän Albrigtsen auf der Brücke der NORDLYS. Foto: Ralph Christian Schöttker



Bergkette, die dadurch entstanden sein soll, dass sich sieben Jungfrauen auf der Flucht vor dem König Hestmannen erschöpft zu Boden warfen und bei Sonnenaufgang zu Stein erstarrten. Irgendwie scheint dies eher eine „Loose-loose“-Situation gewesen zu sein...

Es gibt an diesem Nachmittag noch einen Zwischenstopp in Brønnøysund, wo wir uns ein wenig die Beine vertreten. Den Torghatten, einen Berg mit einem charakteristischen Loch, sparen wir uns, da es schon dunkel ist. Dafür sind wir um 18.30 Uhr schon auf einen Aperitif in die Panorama-Lounge geladen, denn für einige Passagiere endet die Reise bereits am nächsten Morgen in Trondheim, so dass es sich auf das große Farewell-Dinner vorzubereiten gilt. Danach treffen wir am Abend in Rørvik noch einmal die TROLLFJORD, auf die wir aber bitte nicht gehen sollen, weil dort ein Virus sein Unwesen treibt. So beobachten wir zwar das Anlegen der größeren Gefährtin, begeben uns daraufhin jedoch nicht an Bord sondern auf einen Spaziergang durch die nächtliche 3.000-Seelen-Stadt. Dass sich andere doch auf die TROLLFJORD schleichen, bekomme ich erst später mit. „Furchtbar riesig“ sei das Schiff, wird erzählt.

### Tag 11: Trondheim in Katerstimmung

Nach einer Nacht auf offener See legen wir um halb sieben in Trondheim an. Unser Tagesprogramm verspricht hier das Zusammentreffen mit der KONG HARALD, und ein Bild der beiden Schwesterschiffe an einem Kai wäre auch sehr schön gewesen. Allerdings zeigt ein Blick in den Jahresfahrplan, dass die KONG HARALD einen Tag länger in Bergen liegen geblieben ist: Jetzt im Herbst haben alle Schiffe einen Tag Pause, bevor es wieder gen Norden geht. Ob es dann für die Besatzung auch mal einen Ruhetag gibt? Servicefee Aimee schüttelt traurig den Kopf: Es gibt genug zu tun, die Zeit wird für Ausbesserungen rund ums Schiff genutzt.

Da die NORDLYS bis 10 Uhr in Trondheim bleibt, haben wir genug Zeit in Ruhe zu frühstücken, bevor wir uns auf einen Spaziergang durch die Stadt machen. Während wir uns gemütlich an Rührei, gebackenen Bohnen, Köttbullar, braunem Käse, Müsli oder Haferbrei laben, fährt am Kai ein Auto vor, aus dem eine sechsköpfige Familie springt, die wenig später im Restaurant an Bord auftaucht. So frühstückt man also als Trondheimer, wenn man es sich am Samstagmorgen gut gehen lassen will: Die Hurtigrutenschiffe sind für Besucher immer offen, ob nun für einen Tee, einen Snack oder ein ganzes Frühstück.

Trondheim selbst ist an diesem Morgen wie ausgestorben. Die einzigen Menschen, denen wir begegnen, sind unsere Mitreisenden. Auch das Wetter passt sich dieser Katerstimmung an, wengleich der Regen freundlicherweise ausbleibt. Aber so können wir in Ruhe Bilder von den alten Speicherhäusern am Nidelva, vom zum Gastronomiebereich umgestalteten Werftenstandort und vom Nidarosdom ohne Baumaschinen aufnehmen.

Zurück an Bord ist die Enttäuschung groß: „Horst“ und seine Mädels sind immer noch da! Schade, gestern hatte es sich doch so angehört,



Nicht gerade hübsch, aber zweckmäßig ist die TOMMA. Foto: Ralph Christian Schöttker



Sehr schalenförmig kommt die TJØTTA daher. Foto: Ralph Christian Schöttker

als wäre das ihr letzter Tag gewesen. Überhaupt scheinen nur wenige von Bord gegangen zu sein, obwohl der Ausstieg in Trondheim durchaus vorgesehen ist. Viel passiert nun auch nicht mehr. Wir laufen zwar an diesem Abend noch kurz in Kristiansund und Molde, wo wir nun endlich der KONG HARALD begegnen, ein. Dort ist aber nur ein kleiner Landgang möglich – und mehr auch nicht nötig.

### Tag 12: Letzte Stunden an Bord

Kurz nach Mitternacht erreichen wir wieder Ålesund, den Hafen, in dem die NORDLYS den schwärzesten Punkt ihrer Karriere erlebte. Als sie sich am Morgen des 15. September 2011 dem Hafen näherte, brach im Maschinenraum ein schwerer Brand aus. Die Ursache war eine gerissene Treibstoffleitung; der aus ihr herausgetretene Kraftstoff entzündete sich, als er mit heißen Maschinenteilen in Berührung kam. Der Chefingenieur und ein 18-jähriger Maschinistenlehrling kamen bei diesem Brand ums Leben. Zwölf weitere Personen wurden verletzt, die 207 Passagiere konnten das Schiff ohne Schaden verlassen. Doch beim

Anlegen in Ålesund kam es zu einem weiteren Zwischenfall mit fast verheerenden Ausmaßen: Normalerweise fahren die Stabilisatoren des Schiffes bei einer Geschwindigkeit von unter 6 Knoten automatisch ein – doch durch den Brand und einen daraus entstandenen Ausfall der Elektrik befanden sie sich noch außerhalb des Rumpfes, als die NORDLYS schließlich mit der Steuerbordseite an den Kai geholt wurde. Das Ergebnis: Der Stabilisator wurde in den Rumpf gedrückt und dabei konnte so viel Wasser in das Schiff laufen, dass es bald eine Schlagseite von 22° nach Backbord bekam und zu kentern drohte. Ölsperren wurden ausgelegt, doch niederländischen Spezialisten gelang am Ende die Rettung. Am 21. September wurde das Schiff zur Fiskerstrand Verft in der Nähe von Ålesund gebracht und in den folgenden Monaten instandgesetzt. Erst am 28. März 2012 konnte sie von Tromsø aus südgehend wieder in die Hurtigrute einsteigen.

Nun bleiben noch die nächtlichen Stationen Torvik und Måløy sowie die morgendliche Ankunft in Florø – dann ist Bergen auch schon fast wieder erreicht. Um 10 Uhr soll die Kabine geräumt und das Gepäck am nächsten Fahrstuhl



oben und unten: Begegnung mit der FINNMARKEN vor Havøysund. Foto: Ralph Christian Schöttker

sein. Danach haben wir noch ein letztes Mal die Gelegenheit, im Panaroma-Salon zu sitzen und am Mittagsbuffet zu schlemmen. Im Speisesaal muss ich nun auch endlich die Kunstwerke aufnehmen, die bereits von 1952 bis 1993 auf der alten POLARLYS (2.163 BRZ/Bj. 1952) unterwegs waren. Es war bei Hurtigruten schon immer üblich, Kunstwerke von einem Schiff auf den nächsten Neubau zu transferieren, zumal diese oft einen hohen Wert haben: Als die HARALD JARL (2.598 BRZ/Bj. 1960) im Jahre 2001 außer Dienst gestellt wurde, war ihr Kaufpreis auf 10 Millionen NOK festgesetzt worden. Die von Kaare Espolin Johnson erschaffenen Kunstwerke an Bord dagegen wurden für 15 Millionen NOK versichert und schließlich auf die TROLLFJORD gebracht. Die letzten beiden Stunden verbringe ich noch einmal auf meinem Lieblingsplatz unter der

Brücke, draußen im frischen, aber milden Herbstwind. Langsam nähern wir uns Bergen, wir sehen die Außenbezirke, die Sommerhäuser auf den Felsen über dem Fjordufer, dann die Stadt selbst, die große Askøy-Brücke, den Hafen mit einem halben Dutzend Bohrinselforsorgern und der MIDNATSOL (16.151 BRZ/Bj. 2003, siehe auch FERRIES 2/2003), die den vergangenen Tag hier verbracht hat und heute wieder Richtung Kirkenes aufbrechen wird. Und dann ist es vorbei! Pünktlich um 14.30 Uhr hat die NORDLYS die letzte der 2.660 Seemeilen auf ihrer Rundreise entlang der norwegischen Küste zurückgelegt und liegt wieder am Terminal in der Nøste-Bucht. 12 Tage voller Erlebnisse liegen hinter uns: Wir haben eine großartige Landschaft kennengelernt, uns lukulischen Genüssen hingegeben, kleine und große Hafenstädte erkundet und vor allem: Wir haben

uns prächtig erholt. Wer gern auf Kreuzfahrten geht, aber auf den großen Rummel verzichten kann und auch einmal seine Ruhe haben möchte, der kann eigentlich kaum etwas Besseres finden als die Schiffe der Hurtigruten. Vielleicht gibt es schönere Jahreszeiten als den Herbst: Während der Mitternachtssonne hat man schließlich immer alles im Licht! Andererseits gibt es dann keine Nordlichter zu sehen und ich kann mir gut vorstellen, dass sich zumindest bei mir dann auch Schlafmangel einstellen wird. Insofern war auch unser Reisezeitpunkt nicht falsch. Und auf meine Frage, ob sie noch einmal mit mir auf der Hurtigrute fahren möchte, antwortet meine ansonsten nicht so schiffsaffine Begleitung, die ja doch ein paar Mal unter der bewegten See litt, ohne zu zögern: „Auf jeden Fall!“



# 50 Jahre OCEAN MAJESTY

## Teil 2: Zwischen Abu Dhabi und Acapulco

von Uwe Jakob



OCEAN MAJESTY in türkischer Charter mit „Cruise Holidays“-Logos an Rumpf, Aufbauten und Schornstein am 21. August 2012 vor Santorini. Foto: Ton Grootenboer

**M**ajestic International Cruises Inc. wurden Ende der 80er Jahre als Majestic Cruises Inc. im Athener Vorort Glyfada gegründet, um mittelgroße Drei-Sterne-plus- oder Vier-Sterne-Kreuzfahrtschiffe anzukaufen, zu verchartern und zu managen. Die Reederei gehört über die Trading & Commercial Corp. (bis 15. November 1996: Shipping & Commercial Corp.) zur Kollakis Brothers Shipping Group mit über 45 Fracht-, Tank- und Kühlschiffen. Ihr Führungstrio besteht aus Generaldirektor Michael Lambros, Costa P. Zalocosta und Theodore Kontes mit zusammen über 140 Jahren Erfahrung im Passagiergeschäft.

### An Bord der OCEAN MAJESTY

Das Coral Deck über den Balkonsuiten, wie die meisten Decks nach einem Edelstein benannt, war ein reines Sonnendeck. Die „Top of the Ocean Lounge“ mit 70 Plätzen vorn auf dem Sapphire Deck oberhalb der Brücke besaß zwar große Fenster zu beiden Seiten, aber seltenerweise keine nach vorn – der Radarmast war im Weg! Dafür erhielt sie wie der „Lido Garden“ ein Deck tiefer ein sternförmiges Skylight. Dahinter schlossen sich die acht Suiten mit 5 m<sup>2</sup> großen Privatbalkons und ein großes Sonnendeck rund um den interessanten Schornstein mit „Torbogen“ an, durch den man hindurchgehen konnte. Auf dem Aquamarine Deck darunter lagen hinter Brücke, Funkstation und Offizierskabinen acht Junior-Suiten, gefolgt vom „Lido Garden“, dem Indoor-Sitzbereich des langen Lido-Buffets an Backbordseite dahinter. Das große Lido-Deck achtern bot neben Pool-Bar, Pool und Whirlpool viele Tische und Stühle für Frühstück oder Lunch unter freiem Himmel. Trotzdem konnte es auf den Außendecks bei ausgebuchtem Schiff eng werden. Das Diamond Deck war überwiegend ein Kabinendeck, mit einer kleinen Einkaufspassage im achteren Bereich und dem „Playroom“ ganz achtern – er wurde später zu zwei Innenkabinen umfunktioniert. Die Kabinenanzahl blieb gleich, weil parallel die vordersten beiden Außenkabinen auf dem Jade Deck aus dem Verkauf genommen wurden.

Hinter 44 Kabinen vorn auf dem Emerald Deck lagen die beiden größten Lounges, jeweils mit eigener Bar: mittschiffs die „Majestic Lounge“ für 200 Passagiere, flankiert von kurzen Außendecks unterhalb der Rettungsboote, und achtern die „Starlight Show Lounge“, in der 320 Gäste Platz fanden. Dazwischen waren an Steuerbord das „Casino Royal“ mit verschiedenen Spieltischen und an Backbord ein Spielautomatenraum mit einigen „einarmigen Banditen“ eingerichtet. Auf das Jade Deck als reines Kabinendeck folgte das Principal Deck mit Bordarzt, Fitness- und Massageräumen, Sauna, Schönheitssalon und der Eingangslobby mit Rezeption, Ausflugs- und Zahlmeisterbüro. Hier lag mittschiffs auf dem ehemaligen Autodeck das fensterlose Restaurant

mit 314 Plätzen, gefolgt von der Bordküche achtern. Das Angebot an öffentlichen Räumen komplettierte tief im Vorschiffsrumpf auf dem Topaz Deck im ehemaligen Kühlladeraum eine Kombination aus Discothek und kleinem Kino für 70 Passagiere.

### Zweimal Epirotiki

Erster Charterer war die griechische Reederei Epirotiki Lines, die das Schiff vom 22. April bis 4. November 1994 statt der ausgebrannten PALLAS ATHENA auf siebentägige Ägäis-Rundreisen ab Piräus schickte. Da der Name OCEAN MAJESTY nicht zur übrigen Reedereiflotte passte, wurde das Schiff vor



OLYMPIC in ihrer ersten Saison als Kreuzfahrtschiff, am 15. Juli 1994 auslaufend Piräus. Foto: Frank Heine



Wieder als OCEAN MAJESTY, mit geänderten Rumpfanstrich achtern und mit blauem Epirotiki-Schornstein und Majestic-Logo liegt das Schiff am 25. Januar 1995 für den niederländischen Charterer SOC-Reizen am Amsterdamer Felison-Terminal im Suezhafen. Foto: Bert Pellegrom



Als HOMERIC kreuzte das Schiff im Sommer 1995 in Nordeuropa; hier am 13. Juni 1995 in der Kieler Förde. Foto: Frank Lose

Charterbeginn in OLYMPIC umbenannt und erhielt den Epirotiki-typischen grauen Rumpfanstrich, durch einen dünnen blauen Streifen von den weißen Aufbauten abgesetzt und hinter dem achteren Rettungsboot ein Deck nach unten versetzt. Auch Decks und öffentliche Räume bekamen gewohnte Epirotiki-Namen wie Zeus-, Hera-, Apollo-, Venus- und Dionysos-Deck oder „Nine Muses Show Lounge“, „Sirenes Lounge“, „Nefeli Club“ und „Semiramis Boutique“. Während der folgenden kurzen Aufliegezeit in Griechenland wurde der Sprung im Rumpfanstrich achtern entfernt, das Epirotiki-Logo am blauen Schornstein gegen den stilisierten Majestic-Schwan ausgetauscht und eine große Satellitenantenne auf das Peildeck gesetzt. Wieder als OCEAN MAJESTY wurde die nächste Charter angetreten: Der niederländische Fernostreisen-Spezialist SOC-Reizen aus Hoofddorp schickte das Schiff am 25. Januar 1995 vom Amsterdamer Scandia-Terminal auf eine zweieinhalbmonatige Ostasien-Rundreise, die am 7. April in Venedig endete. Noch im selben Monat übernahmen Epirotiki Lines das Schiff in Piräus erneut: Da der Name OLYMPIC inzwischen durch die ehemalige FIESTAMARINA ex CARNIVALE (siehe FERRIES 4/2007, S. 17-24) belegt war, wechselte der Name diesmal in HOMERIC. Als Ersatz für ein verkauftes eigenes Schiff schickten Epirotiki Lines die HOMERIC nun auch nach Nordeuropa, um eine Charterverpflichtung gegenüber dem britischen Veranstalter Page &

Moy Ltd. aus Leicester zu erfüllen: Dieser hatte sich auf ältere Gäste spezialisiert, gehörte seit 1993 zum Investment-Unternehmen 3i und verkaufte Reisen ausschließlich direkt, nicht über Reisebüros. Nach einigen Mittelmeer- und Nordlandkreuzfahrten auf Epirotiki-Rechnung trat HOMERIC am 6. Juli 1995 in Dover ihre Page & Moy-Subcharter an; nach sechs Reisen nach Norwegen (3), zu den Kanaren (2) und in die Ostsee verließ sie Dover am 8. September wieder Richtung Mittelmeer, unternahm dort weitere Kreuzfahrten für Epirotiki und wurde bei Charterende Anfang November wieder zur OCEAN MAJESTY. Für die gesamte Wintersaison 1995/96 bis 28. April 1996 bot der 1953 in Turin gegründete italienische Veranstalter Francorosso International mit dem Schiff zu einer Wochentour kombinierbare Drei- und Viertagesfahrten im Roten Meer ab Sharm El Sheikh an: Freitags nach Safaga und Eilat, montags nach Suez, Hurghada und Aqaba. Allerdings wurde diese Charter mangels Buchungen vorzeitig beendet; den Rest des Winters lag das Schiff in Griechenland auf.

#### Vom Golf zur Riviera

Page & Moy schien die HOMERIC gefallen zu haben, denn im Frühjahr 1996 charterten sie das Schiff erneut – nun allerdings direkt von Majestic International Cruises, als OCEAN MAJESTY und mit neuem Basishafen Harwich. Das Schiff bekam einen weißen Rumpf mit

rotem Zierstreifen und einen ebenfalls weißen Schornstein mit Majestic-Logo. Es traf am 17. Juli aus Amsterdam kommend erstmals in Harwich ein und verließ diesen Hafen nach fünf Norwegen-, Island- und Ostseereisen am 10. September wieder Richtung Genua. Erster deutscher Anlaufhafen war dabei Warnemünde am 8. September. Auch in den folgenden 13 Einsatzjahren der OCEAN MAJESTY bildete die Page & Moy-Sommercharter die „Grundauslastung“; davor und danach versuchten Majestic International Cruises, durch andere kurz- oder längerfristige Vercharterungen die Einsatzzeit zu verlängern und das Schiff im Idealfall ganzjährig zu beschäftigen. Ansonsten lag es im Winter in Griechenland auf. Eine geplante Zweijahrescharter an den französischen Veranstalter Nouvelles Frontières kam niemals zustande; dafür vereinbarten Orient Lines im November 1996 für Mai, Juni und Oktober 1997 eine Charter der OCEAN MAJESTY für Ägäis-Kreuzfahrten zwischen Piräus und Istanbul. Nach der Blockade der 1996 auf ähnlichen Reisen eingesetzten, unter Bahamas-Flagge fahrenden eigenen MARCO POLO durch die Hafenerbeiter in Piräus sollte das griechische Charterschiff solche Probleme 1997 vermeiden und kurzfristig die Kapazität erweitern; MARCO POLO wechselte ins westliche Mittelmeer. Orient Lines vermarkteten OCEAN MAJESTY als zwanglosere Alternative zur eher formellen, klassisch-eleganten MARCO POLO. Ab 1. Mai 1997 unternahm das Schiff sieben fünftägige Ägäisreisen von Piräus bis Istanbul bzw. umgekehrt. Nach der anschließenden zwölf-tägigen Kreuzfahrt Piräus – Civitavecchia gaben Orient Lines die OCEAN MAJESTY dort am 17. Juni vorerst zurück, und der Sommereinsatz für Page & Moy begann – zunächst im Mittelmeer, zwischen 19. Juli und 9. September dann wie im Vorjahr auf fünf Nordeuropa-Reisen ab Harwich. Abschluss war eine einwöchige Mittelmeerreise ab/bis Genua; anschließend begann am 25. September der zweite Teil des Orient Lines-Einsatzes mit einer zwölf-tägigen Positionierungsfahrt von Civitavecchia nach Istanbul und weiteren Ägäis-Kreuzfahrten zwischen Istanbul und Piräus im Oktober. Danach passierte das Schiff auf dem Weg zum Arabischen Golf nach 1995 erneut den Suezkanal: Der norwegische Shipbroker Sea Service International AS aus Oslo hatte einen kurzfristigen Chartereinsatz der OCEAN MAJESTY als Hotelschiff während des 4. MENA (Middle East & North Africa)-Wirtschaftsgipfels in Doha/Qatar vom 16. bis 18. November 1997 vermittelt. Nach einer anschließenden Atlantiküberquerung und Panamakanal-Passage trat das Schiff am 19. Dezember in Puerto Vallarta/Mexiko eine Wintercharter für den US-Veranstalter Apple Vacations an. Einwöchige Reisen entlang der mexikanischen Riviera ab/bis Puerto Vallarta besuchten Acapulco, Zihuatanejo, Manzanillo und Cabo San Lucas und dauerten bis April 1998. Es folgte vom 2. Mai bis 29. Oktober die auf fast sechs Monate ausgedehnte Page & Moy-Sommercharter mit 18 Reisen, davon 12 ab Harwich nach Norwegen bzw. in die Ostsee. Die Flottenerweiterung 1998 mit dem schon 1944 erbauten Oldtimer OCEAN EXPLORER

Erwies sich für Majestic International Cruises als Fehlinvestition: Trotz eines fast 20 Mio. US-\$ teuren Umbaus lag das Schiff abgesehen von zwei Einsätzen als Hotelschiff während der Expo 1998 in Lissabon bzw. zum G8-Gipfel vom 18. bis 22. Juli 2001 in Genua beschäftigungslos in Eleusis auf und wurde schließlich im April 2004 zum Abbruch nach Indien geschickt.

**Gescheiterte Pläne**

Auch OCEAN MAJESTY verbrachte ab 3. November 1998 den gesamten Winter 1998/99 in der Bucht von Eleusis: Nach Verhandlungen über eine erneute Charter für die kommende Wintersaison ab 18. Dezember 1998 hatten Apple Vacations am 21. Mai Michael Lambros schriftlich mitgeteilt, man freue sich auf eine Fortsetzung der Zusammenarbeit und werde mit dem Reiseverkauf für die Saison 1998/99 fortfahren. Dieser bestätigte am Folgetag per Fax die „Fixierung“ des Schiffs und schickte am 4. Juni einen Chartervertragsentwurf an Apple, der nie unterschrieben wurde. Stattdessen teilte Apple am 6. August mit, die Kreuzfahrtsaison 1998/99 nicht durchzuführen. Daraufhin verklagte die Chios Breeze Marine Co. als Schiffseigner die Apple Vacations-Muttergesellschaft, Atkinson Mullen Travel Inc., vor einem US-Gericht in Pennsylvania und verlor nach mehrjährigem Verhandlungs-Marathon am 1. März 2005 schließlich endgültig: Beide Parteien seien kein bindendes Vertragsverhältnis eingegangen. Während der Page & Moy-Charter ab 2. Mai 1999 lief die OCEAN MAJESTY am 18. September auf dem Weg zur Ostsee vor der Nord-Ostsee-Kanal-Einfahrt auf Grund, kam aber eine Stunde später mit eigener Kraft unbeschädigt wieder frei und setzte die Reise fort. Nach einer elftägigen Schwarzmeer-Reise ab Venedig endete am 29. Oktober in Piräus die Page & Moy-Saison. Schon seit Ende 1997 stand fest, dass OCEAN MAJESTY im Winter 1999/2000 für Marine Expeditions Inc. aus Toronto/Kanada ein absolutes Highlight unternehmen sollte: Eine 115-tägige Weltreise mit Besuch aller sieben Kontinente und Jahrtausendwechsel in der Antarktis! Marine Expeditions, von Sam Blyth gegründet, boten vorwiegend mit ex-sowjetischen Forschungsschiffen Polarkreuzfahrten an. Die „Seven Continents Millennium Cruise“ mit Start am 19. November 1999 in Piräus war bereits ab 8.888 US-\$ buchbar – einschließlich der Langstreckenflüge zwischen den USA und Athen! Letztlich fand diese Reise mit der OCEAN MAJESTY nicht statt – dafür wollte die ebenfalls Sam Blyth gehörende World Cruise Company nun zunächst die OCEAN EXPLORER I von Majestic International Cruises, später wegen schleppender Buchungen die kleinere RIVIERA I für gleich drei Weltreisen nacheinander chartern. Schon die erste Reise der RIVIERA I – als Fähre LAS PALMAS DE GRAN CANARIA früher ein Schwesterschiff der OCEAN MAJESTY - endete mit ihrem Arrest auf Tahiti und der nachfolgenden Schließung aller Unternehmen von Sam Blyth im Sommer 2000. OCEAN MAJESTY verbrachte unterdessen auch den Winter 1999/2000 aufgelegt in Eleusis.



OCEAN MAJESTY in ihrer ersten Saison in Direktcharter von Page & Moy am 8. September 1996 am Warnemünder Passagierkai. Foto: Uwe Jakob



In den folgenden Jahren kam der Schriftzug des Charterers an den Aufbau hinter der Brückennock, so wie hier am 14. August 1999 beim Verlassen von Turku zu sehen. Foto: Krzysztof Brzoza

**Bollywood an Bord**

Während ihres Page & Moy-Sommereinsatzes 2000 auf gewohnten Routen nach Norwegen, Island, in die Ostsee und rund um Großbritannien, gefolgt von vier Mittelmeerreisen zum Saisonende im Oktober, wurde am 18. Juli 2000 die Vercharterung der OCEAN MAJESTY für den Winter 2000/2001 an die wenige Tage zuvor vom Inder Jaswant Lalwani gegründete Indian Ocean Cruise Line Ltd. mit Sitz auf den Cayman Islands gemeldet: Diese kündigte noch vor dem Start der ersten Reise bereits ein zweites Schiff für die Saison 2001/2002 an – eines sollte regelmäßig Dubai anlaufen. Neben „normalen“ Passagieren - etwa die Hälfte wurde vom indischen Subkontinent und aus den Golfstaaten, der Rest aus Europa, Amerika und Australien erwartet - sollten Firmen und Institutionen die Kreuzfahrten für Konferenzen nutzen. Die indische Taj-Hotelgruppe als strategischer Partner für Landausflüge, An- und Abreiseprogramme besaß die Option, sich später an der Reederei zu beteiligen. Die Charter begann am 14. November in Piräus mit der als Kreuzfahrt vermarkteten Anreise der OCEAN MAJESTY über Zypern, Ägypten, Jordanien, den Oman und Dubai nach Mumbai/Indien. Von Mumbai führte die erste Neuntagesreise ab 5. Dezember über weitere indische Häfen nach Sri Lanka und zu den Malediven; Zustieg war in Mumbai, Kochi sowie in Colombo/Sri Lanka möglich,

wo die OCEAN MAJESTY ebenfalls vermarktet wurde. Auf der Reise von Mumbai nach Muscat, Dubai und Bahrain vom 3. Januar 2001 drehte eine 100-köpfige Filmcrew zehn Tage lang Szenen des Bollywood-Films „Ajnabee“ mit Kareena Kapoor und Bipasha Basu. Andere Kreuzfahrten von Chennai nach Südostasien besuchten Singapur, Thailand und Malaysia; hier führten Probleme bei der Visa-Beschaffung für die indischen Fahrgäste schließlich mangels alternativer Routen Mitte Januar 2001 zum vorzeitigen Charterabbruch, und das Schiff kehrte nach Griechenland zurück. Auf den sechs durchgeführten Reisen lag die durchschnittliche Auslastung nur bei 60 %. Erwartungsgemäß brach die OCEAN MAJESTY trotz der bereits für die Folgejahre jeweils von November bis April vereinbarten Anschlusschartern im nächsten Winter nicht wieder nach Indien auf.

**Flottenerweiterungen**

OCEAN MAJESTY unternahm 2001 zwischen 30. April und 3. November 18 Kreuzfahrten für Page & Moy; noch vor dem Saisonstart 2002 hatten Voyages of Discovery das Schiff vom 4. bis 25. März für zwei Reisen mit Suezkanal-Passage Heraklion – Safaga bzw. Safaga – Piräus gechartert. 2003 hatten Page & Moy zusätzlich einzelne Reisen der BLACK PRINCE von Fred. Olsen sowie der OCEAN MONARCH im Programm: Letztere war 2002 als SWITZERLAND für rund 7 Mio. US-\$ von Majestic International



Seit 2006 trug der Schornstein das rote Page & Moy-Logo. Auf diesem Foto liegt die OCEAN MAJESTY - inzwischen mit Heimathafen Madeira - in ihrer letzten Saison für den englischen Charterer am 16. Juni 2009 vor dem norwegischen Olden im Nordfjord. Foto: Uwe Jakob

Cruises ersteigert und für weitere 5 Mio. US-\$ renoviert worden. Sie erwies sich als bessere Investition als die OCEAN EXPLORER I und war mit Sommersaisons für Page & Moy, Hansa Kreuzfahrten und Monarch Classic Cruises, diversen Winterchartern und einem kostenlosen Einsatz als Hilfskräfte-Wohnschiff nach der Tsunami-Katastrophe in Sri Lanka bis zum Verkauf an Classic International Cruises Ende 2007 als PRINCESS DAPHNE fast durchgängig beschäftigt. Die meisten der 30 Page & Moy-Kreuzfahrten 2003 unternahm jedoch die OCEAN MAJESTY, beginnend am 25. April mit einer Elftagesreise von Istanbul nach Nizza. Die folgende einwöchige Überführungsfahrt rund um Westeuropa nach Harwich vermarktete ein anderer Charterer. Nach dem nordeuropäischen Sommer führten die Herbstreisen der OCEAN MAJESTY bis ins Rote Meer: Von Safaga kehrte

sie auf ihrer letzten Page & Moy-Kreuzfahrt des Jahres am 13. November nach Piräus zurück. 2003 wechselte das Schiff Flagge und Heimathafen und ist seitdem für die Majestic Marine Co. mit „Heimathafen“ Madeira im portugiesischen Zweitregister eingetragen. Nach einem 6 Mio. US-\$-Umbau brachten Majestic International Cruises die am 29. Januar 2004 aus der Royal Olympic Cruises-Konkursmasse ersteigerte OLYMPIA COUNTESS als OCEAN COUNTESS in Fahrt. Viele wechselnde Chartereinsätze später besiegelte am 30. November 2013 ein Brand das Schicksal des seit Oktober 2012 in der Bucht von Chalkis aufgelegten Schiffs: Sein Abbruch im türkischen Aliaga machte Majestic International Cruises 2014 wieder zur Ein-Schiffs-Reederei.

#### Zierstreifen und Schornsteinmarken

OCEAN MAJESTYs Jahresprogramm 2004 ähnelte dem des Vorjahrs, mit 13 Nordeuropa-Reisen ab Harwich zwischen 19. Mai und 29. September. Auf der ersten Ostseekreuzfahrt zwang am 21. Mai ein Servomotor-Schaden der Ruderanlage beim Anlaufen Warnemündes zum Reiseabbruch; er wurde vom 23. Mai bis 1. Juni vor Ort im Dock der Neptun Stahlbau GmbH repariert. Den herbstlichen Saisonabschluss bildeten wieder mehrere Kreuzfahrten im östlichen Mittelmeer bis ins Rote Meer. Im November 2004 wurden Page & Moy Ltd. von Travelsphere Holdings, einem der größten britischen Reiseveranstalter, übernommen, vermarkteten ihr Programm aber weiterhin unter eigenem Namen. Zwischen 1. Mai und 25. November 2005 unternahm OCEAN MAJESTY

Diese Heckaufnahme zeigt die OCEAN MAJESTY mit Hansa Touristik-Schornsteinlogo am 4. Juni 2014 auslaufend Kiel. Foto: Frank Heine





So sah es 1996 auf der Brücke der OCEAN MAJESTY aus. Foto: Uwe Jakob



Das „Casino Royal“ 1996. Der rote Teppichboden lag damals in mehreren Räumen des Schiffs; in der Discothek im Schiffsrumpf findet man ihn heute noch. Foto: Uwe Jakob

nach bewährtem Muster 22 Kreuzfahrten für Page & Moy – erstmals mit blauem statt rotem Rumpf-Zierstreifen. Statt in Harwich starteten einige Norwegenreisen in Newcastle, einige Ostsee-Kreuzfahrten in Dover. Dabei passierte das Schiff stets einmal den Nord-Ostsee-Kanal und nahm in Gegenrichtung den Weg um Skagen. Auch zwei komplette Umrundungen der britischen Inseln und eine Positionierungsfahrt Dover - Newcastle waren im Programm, das erneut im Mittelmeer mit Reisen bis ins Schwarze bzw. Rote Meer endete. Vor Saisonbeginn 2006 wurde die OCEAN MAJESTY für 1 Mio. £ in Griechenland überholt, mit neuen Sitzbänken in der Showlounge und einer Champagner-Bar im Steuerbordbereich des ehemaligen Casinos. Gegenüber an Backbord zog der Bordshop ein, und die ehemalige Einkaufspassage wurde zur Kombination aus Bibliothek und Kartenspielzimmer. Alle Kabinen erhielten neue Teppiche, Bettdecken und Kissen, Vorhänge und Haartrockner. Außerdem wurden Rezeption, Restaurant, Pool, Lido Garden und Observation Lounge renoviert und die meisten Teppichböden in den öffentlichen Bereichen ausgetauscht. In diesem Jahr trug das Schiff erstmals den roten Page & Moy-Schriftzug statt des Majestic-Logos am Schornstein – zuvor stand der Name des Charterers eher unscheinbar an einer Relingverkleidung am Aufbau. In der Saison 2006 war am Schornstein zusätzlich ein diagonales Schild mit der zum Page & Moy-Markenzeichen gehörenden Ergänzung „well-travelled people“ angebracht; schon 2007 verzichtete man wieder darauf. Heute trägt dieses Schild übrigens das Hansa Touristik-Logo.

#### Als schwimmendes Hotel

Eigentlich sollte 2006 mit einem Page & Moy-Novum beginnen: Einer 30-tägigen Karibikreise ab/bis Southampton vom 8. April bis 7. Mai. Letztlich fiel sie jedoch aus, und die Saison startete am 6. Mai in Harwich mit einer einwöchigen Norwegen-Kreuzfahrt. Dabei krachte am 12. Mai das vordere Backbord-Rettungsboot nach dem Bruch der Bug-Aufhängung aus den Davits auf die Pier; Menschen wurden nicht verletzt. Page & Moy setzten nun auf regionale Abfahrtschiffe, und OCEAN MAJESTYs 14 Nordeuropa-Reisen

begannen und endeten in Harwich, Tilbury, Newcastle, Liverpool oder Southampton. Nach sechs weiteren Mittelmeer-Kreuzfahrten hatten Majestic International Cruises eine lukrative Charter als Hotelschiff mit der Qatar Tourism Authority vereinbart: Gemeinsam mit MONA LISA und NEW FLAMENCO half die OCEAN MAJESTY während der 15. Asien-Spiele vom 1. bis 15. Dezember 2006 in Doha im Emirat Qatar, den Mangel an Unterbringungsmöglichkeiten für die 13.000 Teilnehmer, Offiziellen und Besucher auszugleichen. Die letzten beiden Page & Moy-Reisen nach Sharm El Sheikh am Roten Meer bzw. vom 25. November bis 4. Dezember von dort zurück nach Piräus wurden dafür abgesagt; OCEAN MAJESTY verholte mit Bunkerstopp am 19. November auf Fujairah-Reede leer zum Arabischen Golf und erreichte als letztes der drei Charterschiffe am 21. November Doha. Nach Wettkampfe blieb die OCEAN MAJESTY in der Region – sie hatte wie die NEW FLAMENCO einen „Anschlussauftrag“ erhalten: Auch im benachbarten Abu Dhabi waren Hotelzimmer knapp, deshalb charterte die örtliche „Tourism Development and Investment Company“ beide Schiffe vom 25. Januar bis Ende Februar 2007 zur Erweiterung des Bettenangebots während der „International Environment Show“ vom 28. bis 31. Januar und der „International Defense Exhibition“ vom 18. bis 22. Februar. Sie lagen im „Mina Zayed Free Port“; der Preis je Kabine begann bei 125 US-\$ pro Tag einschließlich Frühstück. Nach kurzem Werftaufenthalt in Griechenland wurde das Schiff zum Abschluss der Wintersaison noch ein drittes Mal zumindest zeitweise als schwimmendes Hotel genutzt: Für Halcón Viajes aus Spanien fuhr es vom 21. bis 28. April von Barcelona nach Sevilla und zurück – eine Städtereise der besonderen Art: OCEAN MAJESTY lag vom 23. bis 26. April vier volle Tage zur „Feria de Abril“, einem alljährlichen großen Jahrmarkt, in der andalusischen Stadt am Guadalquivir nur 500 m vom Festgelände entfernt. Die Preise variierten zwischen 1.050 € pro Person für eine Innenkabine und 2.050 € in einer der acht Suiten, zuzüglich Trinkgeldern. Anschließend verholte das Schiff leer von Barcelona nach Harwich, wo es am 4. Mai eintraf und am nächsten Tag zur ersten 13-tägigen Page & Moy-Kreuzfahrt des Jahres in die Ostsee startete. Die Saison 2007

bot den üblichen Mix aus Nordeuropa-Reisen und acht „Fly-Cruises“ ab Ende September im Mittelmeer, Schwarzen und Roten Meer. Am 7. August warf die OCEAN MAJESTY im Geirangerfjord nahe der bereits vor Anker liegenden THOMSON SPIRIT einen Anker und brachte ihre Passagiere mit bordeigenen Booten an Land, als sie langsam zu driften begann und schließlich mittschiffs an Backbordseite mit dem Bug der THOMSON SPIRIT kollidierte: Ihre hinteren Davits mitsamt darin hängendem Rettungsboot wurden total zerstört und die mittleren Davits verbogen, so dass das zugehörige Boot nicht wieder an Bord genommen werden konnte. Auf der THOMSON SPIRIT blieb es bei einer demolierten Reling und Lackschäden am Bug, die am Folgetag im nächsten Hafen Flåm repariert wurden. Für die 466 OCEAN MAJESTY-Passagiere aber war ihre elftägige Norwegen- und Islandreise von Newcastle nach Reykjavik nach fünf Tagen beendet: Sie wurden mit 13 Bussen nach Bergen gebracht, flogen zurück nach Großbritannien und erhielten 75 % des Reisepreises erstattet sowie 25 % Nachlass bei Neubuchung. In Ålesund wurden zunächst die beschädigten Davits und Boote an Land gegeben und vorübergehend gegen zusätzliche Rettungsinseln mitsamt Kran zum Aussetzen ausgetauscht. Drei Tage später verholte das Schiff leer nach Reykjavik, wo die folgende Grönlandreise pünktlich am 13. August startete; neue Davits und Boote kamen später wieder an Bord. Die letzte Saisonreise durch Suezkanal und Mittelmeer begann wiederum am 25. November im ägyptischen Sharm El Sheikh und endete am 4. Dezember in Piräus.

#### Page & Moy machen Schluss

Ab Ende 2007 verkauften Page & Moy ihre Kreuzfahrten auch über Reisebüros. Nach 2002 nahmen Voyages of Discovery die OCEAN MAJESTY von März bis Mai 2008 für zwei längere Kreuzfahrten erneut unter Vertrag: Die erste begann am 20. März in Piräus und führte in 16 Tagen mit nicht weniger als 14 Hafenanläufen im Mittelmeer, Schwarzen und Roten Meer nach Sharm El Sheikh. Als Highlight der dreiwöchigen Anschlusskreuzfahrt „North African Odyssey“ von Sharm El Sheikh nach Mahon/Menorca vom 11. April bis 2. Mai sollten gleich drei Häfen in Libyen angelaufen



Hell und einladend, nur leider ohne Blick nach vorn: Die „Observation Lounge“ auf dem Sapphire-Deck oberhalb der Brücke. Foto: Uwe Jakob



Beim Umbau zur OCEAN MAJESTY wurden die zwei Abgasposten der ehemaligen JUAN MARCH zu einer interessanten Schornstein-Konstruktion mit „Torbogen“ kombiniert – an sonnigen Tagen ein begehrter Schattenplatz. Foto: Uwe Jakob

werden. Doch auf der schlecht gebuchten Reise – die zwei Dinner-Sitzungen konnten zu einer zusammengelegt werden – fielen alle libyschen Hafenanläufe aus, weil OCEAN MAJESTY auf der vorherigen Kreuzfahrt auch Eilat in Israel besucht hatte und Libyens Behörden deshalb die Anlaufgenehmigung verweigerten. Die anschließende Page & Moy-Charter begann am 3. Mai und endete nach einer zehntägigen Schwarzmeer-Kreuzfahrt am 3. November in Piräus. Die 17 Reisen führten meist von Harwich Richtung Norwegen oder Ostsee, einige Fahrten starteten in Liverpool bzw. Southampton. Nach dem üblichen Werftaufenthalt ab 30. März 2009 im griechischen Eleusis unternahm die OCEAN MAJESTY vom 25. April bis 2. Mai für Halcón Viajes nach 2007 erneut eine einwöchige Rundreise ab Barcelona zur „Feria de Abril“ in Sevilla. Während des viertägigen Aufenthalts lasen die Erzbischöfe von Sevilla und Cordoba am 28. April sogar eigens eine Messe für die über 600 Passagiere in Sevillas Kathedrale. 2010 charterten die Spanier dann die etwas größere CORAL von Louis Cruises. Am Tag nach ihrer Rückkehr trat die OCEAN MAJESTY am 3. Mai in Barcelona ihre Page & Moy-Sommercharter an – die letzte, wie die Engländer kurz zuvor im April bekannt gegeben hatten. Auch wenn spekuliert wurde, das könne etwas mit dem Inkrafttreten der verschärften SOLAS-Regeln zum Oktober 2010 zu tun haben: Wahrer Grund für die Beendigung des langjährigen Chartereinsatzes war die globale Wirtschaftskrise, die eine durchgehende

Auslastung des SOLAS-konformen Schiffs über fünf oder sechs Monate unmöglich machte. Page & Moy ersetzten die OCEAN MAJESTY 2010 durch eine viel kürzere 40-tägige Charter der in Sachen Passagierkapazität kleineren ATHENA von Classic International Cruises, unternahmen danach überhaupt keine Vollchartern mehr und beschränkten sich auf den Verkauf von Kreuzfahrten anderer Reedereien. OCEAN MAJESTYs letzte Page & Moy-Reise begann am 24. September 2009 in Southampton; statt in Piräus zu enden, war sie inzwischen auf die Anlaufhäfen Vigo, Lissabon und Valencia mit Zielhafen Barcelona verkürzt worden. Beim Verlassen Valentias verabschiedeten sich die Briten mit einem Feuerwerk offiziell von ihrem altgedienten Charterschiff, das danach vom 17. bis 24. Oktober noch eine Ägäis-Kreuzfahrt ab/bis Piräus „auf den Spuren des Apostels Paulus“ für den christlichen Reiseveranstalter Templeton Tours Inc. aus Boone, North Carolina unternahm. Mit Flügen ab/bis New York, zweitägigem Vorprogramm, Landausflügen und Eintrittsgeldern kostete diese zehntägige Reise stolze 4.795 US-\$ in einer Innenkabine bis zu 5.995 US-\$ in der Verandah Suite. Auch AllWays Croisières aus Belgien hatten mehrmals einzelne Kreuzfahrten der OCEAN MAJESTY unter Vertrag.

**Visafrei nach Griechenland ...**

Anfang Oktober 2009 vereinbarte McCruise GmbH aus Frankfurt/Main, das deutsche

Verkaufsbüro des österreichischen Travel m.a.x.x.-Reisebüros aus Wien, erstmals die Vollcharter eines Hochsee-Kreuzfahrtschiffs: Von April bis Oktober 2010 sollte die OCEAN MAJESTY mit deutschen Passagieren ab/bis Kiel drei- bis fünfzehntägige Ostsee-, Nordkap- und Spitzbergenreisen sowie Mittelmeer-Kreuzfahrten mit Passage des Kanals von Korinth unternehmen. Der Direktvermarkter McCruise bot diese Reisen zu Niedrigpreisen unter anderem durch Anzeigen in Autozeitschriften an, trat aber schon im November 2009 von der Chartervereinbarung zurück und stellte den Verkauf der Reisen wieder ein – was gebuchte Kunden erst viel später erfuhren. Im Frühjahr 2010 kündigte Michael Lambros für 2011 eine Dreijahrescharter der OCEAN MAJESTY durch einen bedeutenden deutschen Reiseveranstalter für Kreuzfahrten ab Bremerhaven oder Kiel an. Tatsächlich war das Schiff für 2011 bereits in diversen nordeuropäischen Häfen wie Stockholm, Geiranger, Kirkwall, Lerwick und Dublin angemeldet. Inzwischen fand sich für den Sommer 2010 ein neuer Charterer: Vom 24. Juni bis 19. September unternahm das Schiff für die 1993 gegründete türkische Apex Tour & Cruise Holidays vom Ausgangshafen Izmir insgesamt 19 drei- bis siebentägige visafreie Kreuzfahrten nach Griechenland und zur dalmatinischen Küste - 2010 ein Novum auf dem türkischen Markt, das dort in den folgenden Jahren einen regelrechten Kreuzfahrt-Boom auslöste. Sieben weitere bis zum 30. Oktober geplante Reisen ins östliche Mittelmeer fielen

Blick nach vorn im Buffet-Restaurant „Lido-Garten“. Foto: Uwe Jakob



Vom Lido-Buffet sind es nur wenige Schritte bis zum Pool. Foto: Uwe Jakob





In der heutigen Bibliothek war ursprünglich der Bordshop der OCEAN MAJESTY untergebracht. Foto: Uwe Jakob



Premium-Außenkabine D68 achtern auf dem Diamond-Deck. Foto: Uwe Jakob

wegen der politischen Spannungen in der Region aus. Die „Majestic Lounge“ mittschiffs diente nun als Spielcasino; Getränkepakete für unbegrenzten Alkoholgenuß kosteten nur 9,60 € täglich. Den Catering Management-Kontrakt erhielt V.Ships aus Monaco. Der Marketing-Name des Charterers „Cruise Holidays“ stand vorerst nur dezent hinter der Brückennock am Aufbau, der Schornstein dagegen war komplett weiß. Am Saisonende waren Apex Tour mit 8.500 Passagieren und 4,5 Mio. € Umsatz so zufrieden, dass man die OCEAN MAJESTY auch für die Sommer 2011 und 2012 eincharterte - von einem deutschen Veranstalter oder einem Einsatz in Nordeuropa war keine Rede mehr.

... und nach Italien

Vor Beginn der Apex Tour-Charter 2011 erhielt die OCEAN MAJESTY bis zum 17. Mai bei Chalkis Shipyards in Avlis, etwa 80 km nördlich von Athen, ein zusätzliches großes „Cruise Holidays“-Logo am Rumpf und ein kleineres am Schornstein. Die erste Dreitagesreise mit 528 Passagieren begann am 19. Mai in Izmirs Hafen Alsanca; solche Kurztrips waren bereits ab 199 € buchbar. 24 drei- bis sechstägige Ägäis-Kreuzfahrten besuchten Thessaloniki, Piräus, Mykonos, Santorini oder Rhodos. Auch sieben einwöchige Adriareisen ab 499 € durch den Kanal von Korinth nach Korfu, Durres, Dubrovnik, Split, Korcula und Kotor waren geplant; als die italienischen Behörden kurzfristig ebenfalls die visafreie Einreise türkischer Passagiere

erlaubten, wurden Split und Korcula umgehend durch Triest ersetzt. Vom 11. bis 22. September nahm ein niederländischer Reiseveranstalter die OCEAN MAJESTY für eine Schwarzmeerreise ab Istanbul in Sub-Charter; zwei Wochentouren ins östliche Mittelmeer im September / Oktober fielen erneut aus. Bis Saisonende am 13. Oktober sorgten rund 15.000 Passagiere für einen Umsatz von knapp 10 Mio. €. Die Apex Tour-Saison 2012 verlief ähnlich wie im Vorjahr; allerdings starteten die Kreuzfahrten am 1. Mai zunächst für drei Wochen in Istanbul, bevor der gewohnte Basishafen Izmir angesteuert wurde. Neu im Programm waren einige längere Schwarzmeer-Reisen; drei Kreuzfahrten ins östliche Mittelmeer konnten dagegen auch 2012 nicht durchgeführt werden. Aus der angekündigten Flottenerweiterung mit einem größeren zweiten Schiff, das 2012 ab Istanbul kreuzen und auch Passagiere aus anderen Ländern Europas anlocken sollte, wurde ebenso nichts wie aus der angeblich im Mai 2011 abgeschlossenen Fünfjahrescharter der OCEAN MAJESTY - mit Saisonende war im Oktober 2012 auch der Einsatz für Apex Tour vorbei. Anschließend boten Guidepost Tours aus Gerringong/Australien im Rahmen einer längeren 20-tägigen Reise „auf den Spuren des Apostels Paulus“ mit dem Schiff vom 27. Oktober bis 3. November noch eine einwöchige Kreuzfahrt ab/bis Piräus zu griechischen und türkischen Häfen an. Statt der OCEAN MAJESTY wollten Apex Tour eigentlich ab 1. Mai 2013 die in Israel aufliegende VENUS chartern, doch die wurde im März 2013 zum Abbruch nach Aliaga geschickt; seitdem

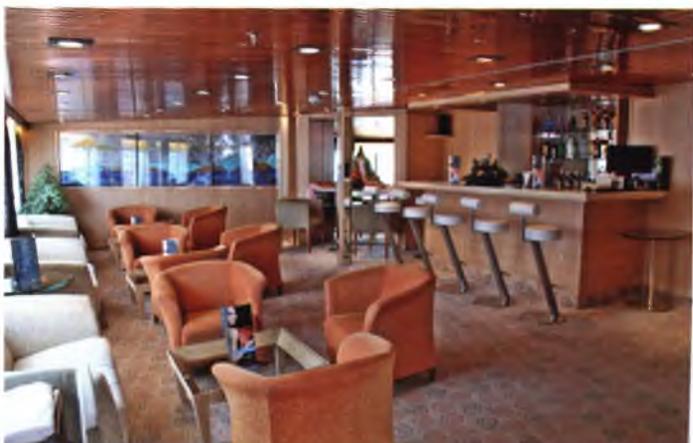
vermarktet man lediglich MSC-, Costa- und Celestyal Cruises-Kreuzfahrten. Griechenlands Aufhebung der Sonderregelung zur visafreien Einreise türkischer Touristen für 2013 hatte den türkischen Kreuzfahrt-Ambitionen den Todesstoß versetzt.

Auf dem deutschen Markt

Mit zweijähriger Verzögerung sollte die angekündigte Charter durch einen bedeutenden deutschen Reiseveranstalter 2013 doch noch Realität werden: Hansa Touristik GmbH, 2009 in Bremen (Hauptsitz) und Stuttgart (Verwaltung & Vertrieb) vom ehemaligen Hansa Kreuzfahrten-Mitgesellschafter Horst Kilian gegründet, waren zunächst als deutsche Classic International Cruises-Generalagentur tätig, doch die finanziellen Probleme der Lissaboner Reederei veranlassten eine Neuorientierung. Seit der Charter der OCEAN MONARCH durch Hansa Kreuzfahrten zehn Jahre zuvor bestanden Kontakte zu Majestic International Cruises, und so meldete man im Juli 2012, ab 2013 die OCEAN MAJESTY für vier bis fünf (Sommer-)Monate pro Jahr gechartert zu haben. Zuvor wurde das Schiff im Winter 2012/13 für 10 Mio. € bei Chalkis Shipyards renoviert. Etwa 100 Werftarbeiter waren fast rund um die Uhr auf dem Schiff beschäftigt - zunächst an der Pier, später im Päckchen neben der aufgelegten OCEAN COUNTRESS. Alle öffentlichen Räume erhielten neue Fenster, die Bordküche wurde modernisiert und mit zusätzlichen Geräten ausgestattet.

Spiegel an der Decke und der Rückwand der „Majestic Lounge“ verleihen dem lichtdurchfluteten Raum zusätzliche Größe. Foto: Uwe Jakob

Früher einmal das „Casino Royal“: Die kleine „Bellini Bar“ ist heute der Lieblingsplatz vieler Fahrgäste. Foto: Uwe Jakob





Die „Hansa Show-Lounge“ macht das Beste aus ihren eingeschränkten Möglichkeiten; sie wurde seit dieser Aufnahme umfassend renoviert. Foto: U. Jakob



Eine geräumige Innenkabine auf dem Jade-Deck. Foto: Uwe Jakob

In der aufgefrischten „Observation Lounge“ finden nun regelmäßig „NachtCafé auf See“-Talkveranstaltungen statt. Auf die Sonnendecks kamen neue graue Kunstrattanmöbel und Alu-Liegestühle mit blauen Auflagen. Das von Apex Tour eingerichtete Casino verschwand wieder aus der „Majestic Lounge“, und in der umgetauften „Hansa Show Lounge“ wurde das Parkett auf der Bühne renoviert. Besonders gemütlich ist die dazwischen liegende, in Brauntönen eingerichtete kleine „Bellini Bar“, in der Weine und Whiskies angeboten werden. Hansa Touristik bieten – anders als die vorherigen Charterer – eine gemeinsame Tischzeit im Hauptrestaurant und „Lido Garden“ für alle Gäste an und beschränken daher die maximale Passagierzahl. Der leider etwas klein geratene „Lido Garden“ serviert mittags „WellFit“-Speisen und abends zum Fahrtgebiet passende landestypische Buffets. Auf einigen Reisen sind Getränke in allen Bars an Bord bereits im Preis eingeschlossen, sonst werden Getränkepakete angeboten. Wasser, roter und weißer Tischwein in den Restaurants sind stets kostenlos. Alle Kabinen wurden mit neuen Möbeln, Teppichen, Vorhängen und Lampen komplett renoviert und die Fernseher durch Flatscreen-TVs ersetzt; Kabinen auf dem Diamond-, Aquamarine- und Sapphire-Deck besitzen nun eine Minibar. Eine Außenkabine vorn auf dem Principal Deck wurde zum Massageraum umfunktioniert; das schaffte mehr Platz im Fitnessbereich gegenüber.

#### Opfer des Nord-Ostsee-Kanals

Zwischen 2. und 7. Mai 2013 kam in der Werft die Crew an Bord, die das Schiff morgens am 10. Mai nach Piräus überführte. Vier Tage später erreichte OCEAN MAJESTY Venedig, lud dort Proviant ein und legte am Folgetag mit 508 Gästen zur ersten Hansa Touristik-Kreuzfahrt Richtung Kiel ab. Dort sollte das Schiff nach nächtlicher Nord-Ostsee-Kanalpassage eigentlich am 29. Mai gegen 10 Uhr eintreffen, doch hohes Schiffsaufkommen nach Ausfall einer Schleusenammer verzögerte die Kanaleinfahrt in Brunsbüttel um zehn Stunden. Deshalb startete auch die ausgebuchte erste Ostseereise statt um 14.30 Uhr erst gegen 23 Uhr Richtung Gdynia. Beim Routing setzen Hansa Touristik wie zuvor Page & Moy den Wünschen ihrer meist älteren Kunden entsprechend auf Bewährtes, und so ähneln sich die Fahrpläne seit 2013 jedes

Jahr: Einer Überführungsfahrt im Mai rund um Westeuropa folgen meist zwei Ostseereisen, zwei Kreuzfahrten nach Fjordnorwegen, jeweils eine oder zwei zum Nordkap und nach Island, Grönland und/oder Spitzbergen sowie eine Umrundung der britischen Inseln. Anfang September geht es zurück ins Mittelmeer, wo nach einigen weiteren Kreuzfahrten die Saison im Oktober meist mit einer Adria-Rundreise ab/bis Venedig endet. Deutsche Ausgangshäfen sind Kiel, Warnemünde, Hamburg und Bremerhaven, daneben im Mittelmeer Nizza, Genua und Venedig. Dabei ermöglicht die überschaubare Schiffsgröße auch Hafenanläufe, die größeren Schiffen unmöglich sind, wie Liegezeiten längsseits von HMS BELFAST im Upper Pool of London nach Durchfahrt durch die Tower Bridge, ausgedehnte Besuche Islands und Grönlands sowie Passagen des Kanals von Korinth. Auch Leserreisen verschiedener Zeitungen und Magazine unternimmt das Schiff für Hansa Touristik. Für eine Norwegen- und Spitzbergenreise ab/bis Kiel vom 3. bis 17. Juli 2013 war OCEAN MAJESTY an Rivages du Monde aus Paris unterverchartert; diese Kreuzfahrt wurde ausschließlich in Frankreich als Leserreise der Zeitschriften „La Vie“ und „Le Monde“ vermarktet, mit Fluganreise Paris-Hamburg. Einen Monat später wurde das Schiff erneut Opfer des Nord-Ostsee-Kanals: Wegen streikenden Schleusenpersonals endete eine Nordlandreise am 17. August in Hamburg statt Kiel, und die folgende Kreuzfahrt ins Mittelmeer begann an der Elbe und umging so die Kanalpassage. Nach Saisonende für Hansa Touristik am 18. September hatte die Unternehmensberatung Consulting Partner Bremen GbR eine lukrative Subcharter an den Moskauer Veranstalter Metropolis Tur vermittelt: Vom 22. September bis 23. Oktober führten zwei Kreuzfahrten ab/bis Novorossiysk am Schwarzen Meer in 15 Tagen bis Venedig bzw. in 16 Tagen bis Barcelona. Dafür entfiel die letzte einwöchige Hansa Touristik-Reise ab Venedig.

#### Im Fadenkreuz der Weltpolitik

Die Saison 2014 begann am 24. Mai in Nizza. War OCEAN MAJESTY im Vorjahr noch als „NOK-Opfer“ nach Hamburg gekommen, machte sie im August zwei geplante Stopps in der Hansestadt. Nach Rückkehr ins Mittelmeer startete am 9. September in Nizza

eine besondere 14-tägige Reise, auf der unter anderem die vier Schwarzmeerbahnen Sinop, Sochi, Jalta und Odessa angelaufen werden sollten; schon vor Reisebeginn wurde Odessa jedoch durch das bulgarische Nessebar ersetzt. Der Besuch Jaltas brachte die OCEAN MAJESTY ins Fadenkreuz der Weltpolitik - und in die NDR-Fernsehberichterstattung: Am 17. September um 10 Uhr lief sie dort mit 436 überwiegend deutschen Passagieren als erstes und bislang einziges Kreuzfahrtschiff nach Russlands Besetzung der ukrainischen Krim ein. Besonders das vorgeschriebene Hissen der russischen Gastflagge im Mast feierte Russlands Presse als Quasi-Anerkenntnis der Krim-Besetzung; es sorgte im Rest der Welt dagegen für Unverständnis und brachte OCEAN MAJESTY auf eine „schwarze Liste“ ausländischer Handelsschiffe, die seit dem 18. März 2014 Häfen auf der Krim angelaufen haben. Wäre sie anschließend wie ursprünglich geplant ins ukrainische Odessa gefahren, hätten Schiff und Mannschaft dort Arrest, dem Kapitän sogar drei bis fünf Jahre Gefängnis gedroht. Hansa Touristik hatten sich nach Beratung mit dem Auswärtigen Amt zum Anlaufen Jaltas entschlossen: Individueller Landgang war dort wegen der russischen Einreisebestimmungen ohne Einzelvisum ohnehin nicht möglich, und 336 Passagiere unternahm strengbewacht eine Stadtrundfahrt per Bus. Ob sie wussten, dass ihr Aufenthalt nicht durch die Schiffs-Versicherung gedeckt war? Um 18.30 Uhr verließ OCEAN MAJESTY Jalta wieder Richtung Nessebar und beendete die Reise planmäßig am 23. September in Venedig. Nach Saisonende am 29. September in Venedig kreuzte OCEAN MAJESTY vom 5. bis 12. Oktober von dort in Vollcharter für Leser der niederländischen Zeitungen De Standaard und NRC Handelsblad über Dubrovnik, Brindisi, Sarande, Syracus und Katakolon durch den Kanal von Korinth nach Piräus und wurde für den Winter aufgelegt.

#### Mega-Projekt Suezkanal

Vom 10. bis 26. April 2015 wollten Guidepost Tours aus Australien die OCEAN MAJESTY erneut chartern, diesmal für eine 16-tägige Rundreise ab Piräus durch das östliche Mittelmeer mit mehrtägigem Aufenthalt im türkischen Gallipoli zum „Anzac Day“ – dem 100. Jahrestag der Landung australischer und



Das trotz optischer Tricks fensterlose Restaurant liegt mittschiffs auf dem ehemaligen Autodeck der JUAN MARCH. Foto: Uwe Jakob



Seit 20 Jahren so gut wie unverändert ist die Kombination aus Kino und Discothek tief unten im Schiffsrumpf. Foto: Uwe Jakob

neuseeländischer Truppen im 1. Weltkrieg am 25. April. Nach Absage dieser Kreuzfahrt wurden am 21. Februar 2015 Verträge über eine mehrmonatige Charter als Wohnschiff für Schweizer Ingenieure während der Suezkanal-Erweiterung unterzeichnet, und schon fünf Tage später verließ OCEAN MAJESTY Griechenland Richtung Ägypten. Der Kanal wurde von 2.000 Arbeitern in nur neun Monaten nicht nur auf 52 km Länge von 200 m auf 400 m verbreitert und auf 24 m vertieft; ein 35 km langer neuer Kanal wurde parallel zum vorhandenen Kanalbett ganz neu angelegt. Das Schiff ging in unmittelbarer Nähe der Baustelle, von Soldaten streng bewacht, im Kanalbett bei Ismailia vor Anker. Während des Einsatzes wurden von eigens eingeflogenen Arbeitern der Chalkis-Werft Umbauarbeiten im Lido Garden durchgeführt, alle Teakholz-Decksbeläge erneuert sowie in Restaurant und Observation Lounge neue Teppichböden verlegt. Kapitän Ioannis Papangelis und seine Crew waren stolz, beim ägyptischen Milliardenprojekt dabei zu sein, wenn auch nicht bis zur Eröffnung am 6. August: Am Charterende Mitte Mai sollte eigentlich die DEUTSCHLAND die OCEAN MAJESTY in Ismailia ablösen, doch bekanntlich kam es anders ... OCEAN MAJESTY traf am 18. Mai in Piräus ein, nahm dort die Hansa Touristik-Reiseleitung an Bord und lief am nächsten Tag um Mitternacht wieder Richtung Genua aus. Dort begann am 23. Mai mit einer Reise rund um Westeuropa nach Kiel ihre Kreuzfahrt-Saison 2015. In den letzten Jahren fanden mehrere angekündigte Reisechartern kleiner griechischer Veranstalter mit christlichem Hintergrund nicht statt: Die von Nereus Holidays aus Piräus ab 370 € vermarktete Wallfahrtsreise vom 13. bis 16. Oktober 2014 zu verschiedenen Ägäis-Inseln oder die drei aufeinanderfolgenden ähnlichen Touren für denselben Veranstalter zwischen 8. und 19. Mai 2015 wurden ebenso wenig durchgeführt wie die fünftägige Ägäis-Kreuzfahrt vom 18. bis 23. Oktober 2015 für Airos Travel. Auch die letzte Hansa Touristik-Saisonreise 2015, eine zehntägige Italienkreuzfahrt von Venedig nach Genua, wurde für eine kurze Viertagesreise nach Civitavecchia und eine zwöftägige Fahrt ins östliche Mittelmeer mit Zielhafen Piräus abgesagt. Diese erneute Leserreise der niederländischen Zeitungen De Standaard und NRC Handelsblad dürfte mit nur 235 Passagieren kaum profitabel gewesen sein ... Nach einer

kurzen zweitägigen „Saisonabschlussfahrt“ von Piräus nach Santorini und zurück traf die OCEAN MAJESTY am 19. Oktober in der Werft in Avlis ein, wo wie im Winter üblich eine Liste mit über 675 Renovierungsarbeiten abgearbeitet wurde: Bis Ende Dezember lag das Schiff im Schwimmdock, im März dieses Jahres wurde es für letzte Arbeiten nochmals eingedockt. Am 22. April verließ das Schiff die Werft und erreichte drei Tage später Piräus. In diesem Jahr läuft die Hansa Touristik-Charter mit 13 Kreuzfahrten vom Saisonstart am 4. Mai in Genua bis zum Ende der letzten Adria-reise in Venedig am 3. Oktober. Während dieser Zeit hat OCEAN MAJESTY eine Dauerausstellung mit 18 Werken des zeitgenössischen italienischen Künstlers Mr. Savethewall an Bord. Das Schiff kann übrigens jedes Jahr zu mehreren Terminen in verschiedenen deutschen Häfen nach Voranmeldung für nur 15 € besichtigt werden.

#### Eine langsam aussterbende Art

Wenige Kreuzfahrtschiffe dürften für so viele verschiedene Auftraggeber im Einsatz gewesen sein wie die OCEAN MAJESTY – es ist kaum möglich, eine vollständige Liste aller ausgefallenen und tatsächlich durchgeführten kurz- und längerfristigen Charterern der letzten 20 Jahre aufzustellen. Im Kreuzfahrtgeschäft machen die zunehmende Konzentration auf immer größere schwimmende Resorts und das Abwracken der meisten älteren Schiffe überschaubarer Größe es kleinen „Nischen-Anbietern“ immer schwerer,

eigene Programme mit Charterschiffen aufzulegen: Es gibt weder genügend Schiffe dafür am Markt noch genügend Gäste, die die zwangsläufig höheren Preise für so ein individuelles Kreuzfahrterlebnis zahlen wollen. Größere Nachfrage besteht eigentlich nur noch auf dem britischen und deutschen Markt. OCEAN MAJESTY gehört also zu einer langsam aussterbenden Art und ist bereits heute in der Kategorie über 10.000 BRZ das drittälteste aktive Kreuzfahrtschiff der Welt. Sie hat viele jüngere, als Kreuzfahrtschiffe der ersten Generation gebaute Zeitgenossen überlebt und ist im Innern erstaunlich zeitgemäß eingerichtet – schließlich wurde sie neben regelmäßigen winterlichen Auffrischungsarbeiten in Griechenland seit ihrem Umbau zum Kreuzfahrtschiff alle sechs Jahre in größerem Umfang renoviert, nämlich 2000, 2006 und 2012/2013. Trotz niedriger Raumdecken, enger und verwinkelter Kabinengänge im Schiffsrumpf ist OCEAN MAJESTY nach Meinung vieler Hansa Touristik-Kunden genau das richtige Schiff und hat auch mit Fünffzig hoffentlich noch viele weitere Jahre, interessante Kreuzfahrten und zufriedene Passagiere vor sich.

*Ausgangspunkt der Recherchen zu diesem Artikel war das sehr empfehlenswerte Buch „Construcción de buques de crucero en España: 1960-2007“ von Arturo Paniagua Mazonra (Damaré ediciones 2008, ISBN 849358356-1), auf das wir hiermit gern hinweisen möchten.*

#### Technische Daten der OCEAN MAJESTY

Bauwerft:	Unión Naval de Levante S.A., Valencia
Baujahr:	1966
Baunummer:	93
Vermessung:	10.417 BRZ, 1.031 tdw
Hauptabmessungen:	131,0 x 19,2 x 5,8 m
Hauptmaschinen:	2 x 16-Zylinder 4-Takt-Diesel Wärtsilä 16V32D
Leistung:	total 13.200 kW bei 750 UpM
Geschwindigkeit:	18 (max. 20) kn
Passagiere:	537 (max. 613) in 272 Kabinen (183 außen, 89 innen)
Besatzung:	257
Flagge:	Portugal (Zweitregister)

# Neue umweltfreundliche Texelfähre in Amsterdam eingetroffen

von Tim Wagner



Am 20. April 2016 erreicht die neue TEXELSTROOM erstmals niederländische Gewässer. Das Foto zeigt die neue Texel-Fähre vor IJmuiden. Foto: Tim Wagner

**A**m 20. April war es so weit: das neue Flaggschiff der Reederei Teso (Texels Eigen Stoomboot Onderneming), die TEXELSTROOM, legte zum ersten Mal an einer niederländischen Pier an. Allerdings nicht auf Texel, sondern bei der Damen Shiprepair Oranjewerf in Amsterdam, wo die Endausrüstung stattfinden wird. Im Sommer soll das Schiff den Linienbetrieb zwischen Den Helder und Texel beginnen.

Das auf der Werft Construcciones Navales Del Norte S.L., kurz La Naval in Bilbao gebaute Schiff hat eine Länge von 135,40 Metern, eine Breite von 27,90 Metern und einen Tiefgang von 4,40 Metern. Es bietet Platz für 350 Autos auf zwei Autodecks, ferner finden an Bord 1.750 Passagiere Platz. Bei dem neuen Schiff setzt die Reederei auf ein neues, umweltfreundliches Antriebskonzept. Die TEXELSTROOM hat einen Dual-Fuel-Antrieb, der es möglich macht, das Schiff sowohl mit MDO, wie auch mit CNG (Compressed Natural Gas) zu betreiben. Damit soll eine Höchstgeschwindigkeit von 15,4 Knoten erreicht werden können. Durch den Einsatz von Erdgas und schwefelarmem Biodiesel wird die Schadstoffemission stark verringert, insbesondere der Schwefel- und Stickstoffausstoß. Zusätzlich sind auf dem Oberdeck des Schiffes 252 Solarmodule von Corvus Energy verbaut. Durch das Energy Storage System (ESS) wird der erzeugte Strom für den laufenden Betrieb des Schiffes genutzt, wodurch die benötigten Generatorleistungen reduziert werden können und im Notfall ein Betrieb allein durch den Solarstrom möglich ist. Damit wird nun auch in den Niederlanden eine Inselfähre mit Dual-Fuel-Antrieb ihren Dienst aufnehmen, nachdem dieses Antriebskonzept bei Fjordfahrten in Norwegen schon längere Zeit genutzt wird und seit der Inbetriebnahme der HELGOLAND der Reederei Cassen Eils im Dezember 2015 auch erstmals auf einem deutschen Schiff zum Einsatz kommt. Die HELGOLAND wird im Gegensatz zur TEXELSTROOM allerdings mit LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben. Für die Versorgung der neuen Texelfähre mit CNG plant die Firma CNG Net, eine eigene Tankstation in t'Horntje auf Texel einzurichten, sodass der Gasbetrieb reibungslos abgewickelt werden kann.

## Inbetriebnahme im Sommer

Ende 2014 fand die Kiellegung statt, am 30. Juli 2015 der Stapellauf. Anfang März wurde der Rohbau von der Werft in Bilbao dann nach Santander geschleppt, dort erfolgten weitere Ausrüstungsarbeiten und eine Probefahrt. Am 13. April begann die Überführungsfahrt im Schlepp von MULTRATUG 20 in Richtung Amsterdam. Dort wird die Endausrüstung durchgeführt, wonach das Schiff von IJmuiden aus zu Probefahrten starten soll. Besonders das neue Antriebssystem wird dabei einer genauen Prüfung unterzogen. Nach Beendigung aller Tests wird das Schiff voraussichtlich im Sommer 2016 den Linienbetrieb aufnehmen. Dann können die Fahrgäste die ca. 20-minütige Überfahrt in geräumigen, lichtdurchfluteten Salons genießen. Große Fensterfronten erhellen die Innenräume, die Außenbereiche laden dazu ein, Seeluft zu schnuppern.

## TEXELSTROOM ersetzt SCHULPENGAT

Die TEXELSTROOM wird das neue Flaggschiff der Reederei Teso, die seit 1907 den Fährbetrieb

zwischen Den Helder und Texel betreibt. Das aktuelle Flaggschiff DOKTER WAGEMAKER (13.256 BRZ), welches 2005 auf der Damen Shipyard im rumänischen Galatz gebaut wurde, wird nach der Inbetriebnahme der TEXELSTROOM zum Reserveschiff. Die 1980 gebaute SCHULPENGAT (8.311 BRZ), die momentan die DOTKER WAGEMAKER in Spitzenzeiten unterstützt, steht bereits zum Verkauf. Mit der MOLENGAT und der SCHULEPNGAT hatte die Teso in den 80er Jahren begonnen, auf Doppeldecker-Schiffe zu setzen, um eine größere Zahl an Fahrzeugen befördern zu können. Im Vergleich zu den ca. 160 Autos, die aktuell befördert werden können, setzt die TEXELSTROOM mit einer Kapazität für 350 Autos neue Maßstäbe. Beim Neubau handelt es sich, wie bei allen Neubauten der Reederei seit den 60er Jahren, um eine Doppelendfähre, was die Be- und Entladezeiten deutlich verkürzt und einen Fahrplan im Stundentakt und in Spitzenzeiten sogar im Halbstundentakt ermöglicht.



Die TEXELSTROOM auf dem Amsterdamer Noordzee-Kanal. Die Überführungsreise aus Spanien wurde im Schlepp absolviert. Foto: Tim Wagner

# Isle of Skye – ein kleines Fährschiffahrtsparadies

von Torsten Noelting



Auf dem Sound of Slite: die CORUIISK mit Kurs auf Armadale. Foto: Torsten Noelting

Im September 2015 führte unsere Urlaubsreise in die westlichen Highlands, auf die Isle of Skye. Auch wenn die Insel seit 1996 durch die Skyebridge mit dem schottischen Festland verbunden ist, sind rundherum noch zahlreiche Fährschiffe unterwegs. Die meisten davon tragen die Schornsteinmarke von Caledonian MacBrayne, der Reederei in schottischer Staatshand, die 1973 aus dem Zusammenschluss der schon damals staatlichen Gesellschaften Caledonian Steam Packet Co. Ltd und der David MacBrayne Ltd entstand. Den Anfang macht aber ein kleines Schiff ohne den typischen Schriftzug am Rumpf, welches das letzte seiner Bauart ist.

## Kylerhea – Glenelg die älteste Verbindung zum Festland

Nur 550 m breit ist das Wasser an der Meerenge Kyle Rhea, nirgendwo ist die Isle of Skye dem schottischen Festland näher. So ist es nicht verwunderlich, dass die Geschichte dieser Fährverbindung weit zurückreicht. Schon im 14. Jahrhundert nutzten Viehtreiber die Engstelle, um ihre Herden von den Inseln der westlichen Highlands zum Festland zu bringen. Von hier aus führten die Viehrouten weiter über die Pässe und durch die Täler der Highlands zu den Viehmärkten in Crieff im Süden der Highlands oder nach Falkirk in den Lowlands. Die Tiere wurden, bis zu fünf in einer Reihe, Schwanz an Nase zusammengebunden und schwammen, von einem vorausfahrenden Boot „geschleppt“, zum anderen Ufer. Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde diese Art des Viehtransports praktiziert. Zur Blütezeit des Viehhandels zwischen 1760 und 1820 überquerten jährlich 5.000 – 8.000 Highlandrinder schwimmend die Meerenge. Die täglichen Zeitfenster dafür waren eng. Nur wenn der Tidestrom gerade „kippte“ und das Wasser nicht bis zu 8 Knoten schnell zwischen den Ufern floss, konnten Mensch und Tier den „Kyle Rhea“ ungefährdet überqueren. Die ältesten Berichte über den Betrieb einer Personenfähre stammen aus dem Jahr 1635, die ersten gesicherten Aufzeichnungen über einen Fährbetrieb datieren aus dem Jahr 1722. Erst 1821 entstanden auf beiden Seiten der Meerenge

steinerne Slipways, befestigte Schrägen, die das Ein- und Aussteigen trockenen Fußes bei jeder Tide möglich machten. Nur 75 Jahre später versank die Verbindung zwischen Glenelg und Kylerhea fast in der Bedeutungslosigkeit. 1897 erreichte die Eisenbahnlinie von Inverness kommend den etwas nördlicher gelegenen Küstenort Kyle of Lochalsh, der sich dadurch zur Drehscheibe des Schiffsverkehrs nach Skye, Raasay, Harris und Stornoway entwickelte. So sanken die Passagierzahlen auf der Kylerhea-Querung stetig. Der Untergang des Fährbootes bei einem Sturm setzte 1915 einen vorläufigen Schlusspunkt.

Die einsetzende Motorisierung und der Bau von gepflasterten Straßen in die westlichen Highlands machten zunehmend kurze Fährüberfahrten (mit Autotransport) notwendig. So entstanden kurz nach dem Ersten Weltkrieg die ersten Pendelverkehre mit Autofähren zwischen dem schottischen Festland und der Isle of Skye. Die Verbindung über den Kyle Rhea wurde am 21. August 1935 reaktiviert. Die noch vorhandenen Slipways erfuhren eine Reparatur und mit der KYLERHEA kam eine nagelneue „Turntable Ferry“ in Fahrt, die ein oder zwei kleinere PKW transportieren konnte. Das Prinzip einer solchen Fähre ist einfach: Die Fahrzeuge fahren über die Rampe auf das offene, drehbar gelagerte Deck, kurz vor der Abfahrt wird dieses mit Muskelkraft gedreht, so dass das Verlassen wieder in Fahrtrichtung über den Bug des Schiffes möglich ist. Das Holzschiff war im

selben Jahr bei der Messrs. Stevenson & Asher Boat Builders Ltd. in Banff an der schottischen Nordostküste entstanden. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges pendelte die KYLERHEA zwischen April und Oktober täglich außer sonntags von 09:00 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit. Nach Kriegsende wurde der Betrieb zunächst wieder aufgenommen. Der Auto- und Fährverkehr verlagerte sich jedoch zunehmend nach Kyle of Lochalsh, das durch die Eröffnung der Dornie Bridge 1940 schneller und bequemer zu erreichen war als Glenelg. Der Fährbetrieb wurde eingestellt, die KYLERHEA wurde im Loch Nevis aufgelegt, wo sie wenige Jahre später sank. Anfang der 50er Jahre wurde das nächste eher kurze Kapitel in der Geschichte der Glenelg-Ferry geschrieben. Ein W.T. Forsyth kaufte 1951 die schon 1928 bei Webster and Bickerton Ltd, Goole, entstandene KYLEAKIN (I) – eine ebenfalls aus Holz gebaute und für 2 PKW ausgelegte „Turntable Ferry“ - und nahm den Betrieb über den Kyle Rhea wieder auf. Wann genau ist nicht bekannt, der britische Autoatlas von 1953 legt aber Zeugnis über die Existenz einer Fähre ab, die täglich zwischen 08:00 Uhr und 21:00 Uhr verkehrte und 2 PKW transportieren konnte. 1956 war das Kapitel schon wieder abgeschlossen, die KYLEAKIN (I) wurde in Broadford aufgelegt, wo sie drei Jahre später das Schicksal der KYLERHEA teilte: Sie sank im Sturm. Letztere wurde jedoch zu einem zweiten Leben erweckt. Der Glenelger Murdo MacKenzie ortete die KYLERHEA, ließ



Die GLENACHULISH am Slipway von Kylerhea. Auf den obigen Fotos ist das Prinzip der „Turntable-Ferry“ (Drehteller-Fähre) gut zu erkennen: 1. Auffahren, 2. Das Fahrzeugdeck wird durch die Crew gedreht, 3. Überfahrt nach Glenelg: die GLENACHULISH in Fahrt. Fotos Torsten Noelting

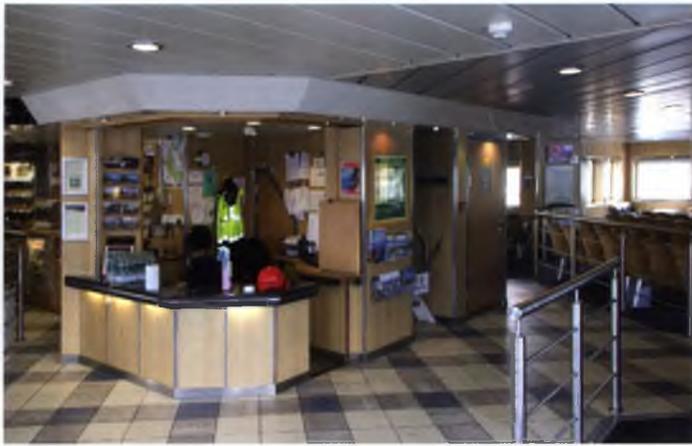
sie heben, instand setzen, spendierte ihr einen neuen 4-Zylinder-Dieselmotor und nahm im Sommer 1959 den Fährverkehr wieder auf. Bis 1989 führte MacKenzie den Betrieb durch wirtschaftliche Höhen und Tiefen. 1983 kaufte er die GLENACHULISH, jene für 6 PKW ausgelegte Turntable Ferry, die noch heute die beiden Ufer des Kylerhea verbindet. Sie ist das erste Schiff mit einem Stahlrumpf auf dieser Route. 1969 bei der Ailsa Shipbuilding Company in Troon mit Baunummer 529 gebaut, war sie zunächst

auf dem Loch Leven im Einsatz. 1975 wurde die Fährlinie zwischen Nord- und Südbalachulish durch die Eröffnung einer Brücke überflüssig und die GLENACHULISH war bis 1982 als Reserveschiff für das Highland Regional Council in Corran, Kessock und Kylesku unterwegs. Ein 134 kW starker 6-Zylinder-Diesel verleiht dem 17,50 m langen und 6,58 m breiten Oldtimer eine maximale Geschwindigkeit von 9 Knoten. Eine Fahrt mit der GLENACHULISH gehört natürlich zum Pflichtprogramm bei einem

Skye-Urlaub. Die Anfahrt mit dem Auto zum inselseitigen Anleger macht einen Nachteil deutlich, den diese Fährlinie gegenüber den anderen Verbindungen zum Festland schon immer hatte und noch heute hat: Die Straße ist hügelig, kurvig und eng, eine typische, einspurige, schottische Strassen. Kein Vergleich mit den breiten und gut ausgebauten Straßen, die nach Kyle of Lochalsh oder Mallaig führen. Nach dem Ablegen geht es nicht geradewegs auf die andere Seite. Nach dem Wendemanöver schiebt der eher gemütlich nagelnde Dieselmotor die GLENACHULISH in einem Winkel von ca. 45° zum Ufer bis etwa zur Mitte der Meerenge. Dann ändert der Skipper leicht den Kurs, das Schiff läuft jetzt fast gerade auf das gegenüber liegende Ufer zu und wird dabei durch den Tidestrom wieder auf die Höhe des Anlegers getrieben. Da eine der beiden hochgeklappten Rampen direkt vor dem Ruderhaus aufragt, läuft der Skipper, um den Überblick zu behalten, während der Überfahrt mehrfach zwischen den beiden identischen Fahrständen back- und steuerbord hin und her. Das Vergnügen der Überfahrt dauert natürlich nicht viel länger, als wenn man Elbe oder Weser überquert, nach ein paar Minuten haben wir Glenelg erreicht. Mit dem Kauf unserer Tickets haben wir auch unseren Beitrag für den Erhalt der weltweit letzten „Turntable Ferry“ geleistet. Seit 2006 fließt das Fährgeld in die Kasse der „Isle of Skye Community Interest Company“. Diese hat den Betrieb 2006 vom letzten privaten Ferryman Roddy MacLeod übernommen und unterhält Schiff und Anlagen vorrangig als Touristenattraktion, aber auch als Teil der Geschichte der westlichen Highlands. „Ich hoffe, dass die GLENACHULISH noch viele Jahre auf dem Kylerhea unterwegs ist“, sage ich zum Abschied zu Skipper Donnie „Donovan“ MacDonald. „We also hope so, thank you.“ ist die Antwort.

#### Von Armadale nach Mallaig und auf die Small Isles

Die Geschichte der Schiffsverbindungen zwischen Mallaig, dem kleinen Ort nordwestlich von Fort William und der Insel Skye, sowie den Äußeren Hebriden begann 1901. Am 1. April erreichte die West Highland Railway von Fort William kommend erstmalig den Küstenort. Dampfschiffe beförderten Passagiere, Post und Fracht weiter nach Portree und Broadford (Skye), Stornoway (Harris), Lochboisdale (South Uist), Raasay und auf die benachbarten Inseln Eigg, Muck, Rum und Canna, die sogenannten Small Isles. Neben diesem Netz aus Eisenbahn- und Schiffsverbindungen tauchten Ende der 1920er Jahre die ersten Autofähren im Sound of Slite auf. Bootsbauer John Henderson und Ingenieur Angus Patrick Macintyre schufen ein später „The Road To The Isles“ genanntes Boot, das durch seine spezielle Bauweise zwei Autos an den Ufern aufnehmen und absetzen konnte. Die Überfahrt dauerte 50 Minuten, der Pendelverkehr lief von 8:00 Uhr bis zum Einbruch der Dunkelheit jeweils von Mai bis Oktober. Das Geschäft entwickelte sich erfolgreich und 1935 gründeten die beiden schottischen Fährpioniere die The Road To The Isles Ferry Company Ltd, in deren Gründungsurkunde der Gegenstand der



Alles vorhanden auf der CORUIISK: Information und links davon der Eingang zur Cafeteria. Foto: Torsten Noelting



Bequeme Sitzgruppen in der Cafeteria der CORUIISK. Foto: Torsten Noelting

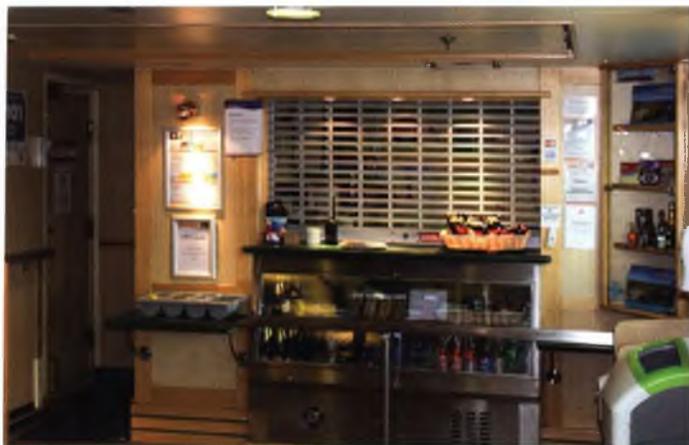
Gesellschaft wie folgt beschrieben wurde: „Die Beförderung von Personen, Straßenfahrzeugen, Gepäck, Post, Waren und lebenden Tieren mit Schiffen oder anderen Wasser- oder Luftfahrzeugen zwischen Mallaig und der Isle of Skye und anderen Orten, die die Gesellschaft zeitweise festlegen kann.“ Der Zweite Weltkrieg unterbrach alle Schiffsverbindungen und während die Dampfschiffe nach Skye, Harris, South Uist und Raasay nach Kriegsende wieder den Betrieb aufnahmen, blieb die Verbindung über den Sound of Slite zunächst verwaist. 1964 brachte die David McBrayne Ltd die CLANSMAN (1.420 BRT/Bj. 1964) zwischen Mallaig und Armadale in Fahrt. Dieses Schiff konnte zwar Passagiere und Autos befördern, letztere kamen aber über Seitenrampen und einen Aufzug an Bord. Auch das ab 1973 eingesetzte Schwesterschiff COLUMBA (1.420 BRT/Bj. 1964) sowie die von Caledonian Steam Packet Co. Ltd in die Flotte der 1973 gegründeten Caledonian McBrayne Ltd eingebrachte BUTE (569 BRT/Bj. 1954) luden und entluden Autos auf diese Art und Weise. Erst 1980 hielt mit dem Einsatz der PIONEER (1.088 BRZ/Bj. 1974) der RoRo-Verkehr Einzug. 2003 gab die CORUIISK auf dieser Strecke ihr Debüt. Sie lief im März 2003 bei Appledore Shipbuilders Ltd, North Devon, mit der Baunummer 190 vom Stapel und wurde am 17. August desselben Jahres in Dienst gestellt. Nur sieben Tage später lief sie nach einem Maschinenausfall vor Mallaig auf einen Felsen und zog sich einen Totalschaden an einem Ruderpropeller zu. Nach der aufwändigen Reparatur wurde sie ab November im Clyde-Revier eingesetzt. Dieser Wechsel des Fahrtgebietes findet bis heute statt. Zwischen April und Oktober pendelt die CORUIISK zwischen Mallaig und Armadale, im Winterhalbjahr bedient sie den Gourock-Dunoon- sowie den Wemyss Bay-Rothesay-Service. Die Überfahrten vom Festland nach Skye übernimmt in dieser Zeit die LOCHNEVIS (941 BRZ/Bj. 2000) vor und nach ihren Regeldiensten zwischen Mallaig und den Small Isles. Der Unterschied zwischen Sommer- und Winterfahrplan ist dadurch natürlich sehr groß. Während in der Sommersaison bis zu 11 Rundreisen auf dem Tableau stehen, werden im Winterhalbjahr nur zwei Überfahrten je Richtung angeboten.

zurechtgelegt: 11:30 Uhr Überfahrt von Armadale nach Mallaig, 12:35 Uhr Weiterfahrt mit der LOCHNEVIS nach Rum und nach zwei Stunden Aufenthalt auf der größten der Small Isles in umgekehrter Reihenfolge zurück. Mit dem Auto geht es vom Urlaubsquartier zum Hafen Armadale. Als erstes fällt der üppig dimensionierte Anleger, ein so genannter „Linkspan“ ins Auge. Die Rampe kann mehrere Meter angehoben oder abgesenkt werden, an der Seite führt eine offene Gangway im Zick-Zack nach oben. Beim Bau dieser Anlage 1994 wurde, wohl um den großen Tidenhub ausgleichen zu können, nicht gekleckert, sondern geklotzt. Das gleich danebengelegene Terminal ist personell gut besetzt, drei CalMac-Mitarbeiter teilen sich Ticketverkauf, Information und Gepäckabfertigung. Wir lösen unsere Tickets für eine Rundfahrt über Mallaig nach Rum und zurück. Bei der Aushändigung der Fahrscheine werden wir darauf hingewiesen, dass wegen des extremen Niedrigwassers der Zugang für Fußpassagiere heute nicht über die Gangway, sondern über die Fahrzeugrampe erfolgt. Aha! Vom Warteplatz für Fußgänger aus beobachten wir das Einlaufen der CORUIISK. Was da auf uns zukommt, hat die Silhouette eines klassischen Doppelenders. Da ist die Überraschung groß, als das Schiff unmittelbar vor dem Anleger ein Wendemanöver fährt. Erst bei näherer Betrachtung ist zu erkennen, dass es einen Bug

mit Bugvisier und dahinter liegender Rampe und auf der anderen Seite eine Heckrampe gibt. Die backbord angeordnete Seitenrampe wird weder in Armadale noch in Mallaig benötigt, sie wurde anfangs in Rothesay benötigt, da die CORUIISK im Winter regelmäßig von dort nach Wemyss Bay verkehrte. Mittlerweile gibt es aber auch dort eine Rampe. Das mit 1.559 BRZ vermessene Schiff ist 65 m lang und 14 m breit, der Tiefgang ist mit 3,05 m angegeben. Zwei Hauptmaschinen mit zusammen 2.000 kW treiben zwei Schottel-Ruderpropeller an, die eine Fahrt mit max. 14 Knoten möglich machen. Wir betreten die Fähre über das Fahrzeugdeck, back- und steuerbord führen Treppen zu den Passagierbereichen. Auf Deck 3 sind die Cafeteria mit Shop, die Information, die Gepäckablage und die sanitären Einrichtungen angeordnet, flankiert von Sitzgruppen und Stuhlreihen. Ausgänge nach vorn und achtern führen auf die Sonnendecks, die auf Deck 4 ihre Fortsetzung finden. Pünktlich zur Abfahrtszeit werden die Leinen, wie bei CalMac üblich, in Handarbeit losgemacht, und die 30-minütige Überfahrt zum schottischen Festland beginnt. Kurz vor Mallaig kommt steuerbord die LOCHNEVIS auf. Sie hat ihre Morgenrundfahrt nach Muck und Eigg schon fast hinter sich gebracht und läuft unmittelbar hinter der CORUIISK in den Hafen der kleinen Küstenstadt ein. Nur festmachen kann sie noch nicht, denn



Erste Rundfahrt des Tages beendet: Die LOCHNEVIS läuft in Mallaig ein. Foto: Torsten Noelting



Alles im Angebot: der SB-Kiosk auf der LOCHNEVIS. Foto: Torsten Noelting



Aussicht nach achtern: die Observation Lounge auf der LOCHNEVIS. Foto: Torsten Noelting

es gibt in Mallaig nur einen Anleger und der ist zunächst durch die CORUIISK belegt. Ein Umstand, dessen Konsequenzen wir wenige Stunden später hautnah erleben werden. Wir steigen über eine Gangway, die mit einem kleinen Bordkran von Deck 3 auf den Kai gesetzt wurde, ab. Die fehlende feste Gangway ist der auffälligste Unterschied zwischen den Anlagen in Armadale und Mallaig, die beide 1994 fertiggestellt wurden. Am Ende des Anlegers warten schon die Passagiere für die Abfahrt der

vorbereitet, denn ab dem nächsten Tag ersetzt sie die LOCHNEVIS, die dann ihre Werftzeit einlegt. Heute aber ist die LOCHNEVIS noch im Einsatz und wird erstmal mit drei Paletten beladen. Ein extra herbeigerufener Kleinbus bringt eine gehbehinderte Dame über die extrem lange Heckrampe an Bord. Erst danach dürfen wir das Schiff betreten. Bei CalMac hat man offensichtlich Zeit.

Vom Fahrzeugdeck geht es backbord oder steuerbord die Treppe hinauf auf Deck 3,

das im vorderen Teil die Cafeteria mit sehr bequemen Sitzgruppen beherbergt. Ein Deck höher liegt mittschiffs die Observation Lounge mit ihren schräg nach achtern ausgerichteten Sitzbänken, und dahinter auf dem Sonnendeck finden wir die gewohnten roten Plastiksitze. Um die Observation Lounge herum führt die Promenade, die unterhalb der Brücke schöne Aussichtsplätze in Fahrtrichtung ermöglicht. Mit 20 Minuten Verspätung startet die LOCHNEVIS ihre zweite Rundreise. Der Wochenfahrplan wirkt etwas chaotisch. Von Montag bis Donnerstag wird nur eine Rundreise angeboten. Montags werden auf dieser alle vier Inseln angelaufen, von Dienstag bis Donnerstag jeweils nur zwei. Freitags und am Wochenende stehen jeweils zwei Touren auf dem Plan, auf denen entweder Muck und Eigg oder Rum und Canna angesteuert werden, aber immer zu unterschiedlichen Zeiten.

Das 49 m lange und 11,5 m breite Schiff lief bei Ailsa Shipbuilding Co. Ltd., Troon, vom Stapel. Bei einem Tiefgang von 2,7 m finden bis zu 190 Passagiere und 14 PKW Platz. Drei 12-Zylinder-Dieselmotoren entwickeln eine Leistung von 2.260 kW, die mit Untersetzungsgetrieben auf drei Verstellpropeller übertragen wird und eine maximale Geschwindigkeit von 13 Knoten möglich macht. Zwei Bugstrahlruder erleichtern das Manövrieren. Die Fahrt geht vorbei an der Südspitze der Isle of Skye und nach 80 Minuten erreichen wir Rum. Die LOCHNEVIS legt eine sportliche Wende hin und schiebt sich rückwärts



Die lange Heckrampe im Einsatz: So kommen Passagiere trockenen Fußes auf die Insel Rum. Foto: Torsten Noelting

#### LOCHNEVIS.

Wir reihen uns ein und beobachten die Abfahrt der CORUIISK und das Festmachen der LOCHNEVIS, die sich langsam rückwärts in den frei gewordenen Anleger schiebt. Am benachbarten Kai hat die LOCH BHRUSDA (246 BRZ/Bj. 1996) festgemacht. Die bei McTay Marine, Bromborough, mit Baunummer 116 entstandene Doppelendfähre war bis 2007 im Sound of Harris zwischen Leverburgh und Otternish im Einsatz. Seitdem macht sie auf allen möglichen CalMac-Linien Werftvertretung. Das 35,4 m lange und 10,88 m breite Schiff befördert, von zwei Schottel-Pumpjets angetrieben, bis zu 150 Passagiere und 13 PKW mit maximal 8 Knoten. Sie wird auf ihren nächsten Einsatz



Bereit für die Werftvertretung: Die LOCH BHRUSDA wird auf ihren Einsatz als Reserveschiff zu den Small Isles vorbereitet. Foto: Torsten Noelting

an den vorhandenen Slipway. Jetzt wird der Sinn der übergroßen Heckrampe klar. Ausgeklappt ermöglicht sie das Absteigen trockenen Fußes, obwohl das Schiff mit deutlichem Abstand zur Wasserkante an den steuerbord vorhandenen Dalben vertäut wird. Mit uns verlassen ein paar Rucksacktouristen und ein Kleintransporter mit Ware für den örtlichen Laden das Schiff, der Großteil der Passagiere fährt weiter nach Canna. Nach zwei Stunden kehrt die LOCHNEVIS nach Rum zurück und wir können dasselbe sportliche Anlegemanöver von Land aus beobachten. Der Fahrplan ist eng gestrickt und so hat das Schiff die ursprüngliche Verspätung nicht aufholen können. Die Konsequenz daraus wird uns klar, als wir wieder die Südspitze von Skye passieren und sich der Blick in den Sound of Slite öffnet: Die CORUISK, die eigentlich 10 Minuten nach uns Mallaig erreichen soll, läuft schräg vor uns auf das Festland zu und in Mallaig gibt es nur den einen Anleger! Und so kommt es, wie es kommen musste, die CORUISK startet ohne uns zu ihrer letzten Überfahrt nach Skye, fährt in Reichweite an der LOCHNEVIS vorbei, die vor dem Hafen auf das Freiwerden des Anlegers wartet. Auf unsere Nachfrage in der Cafeteria erhalten wir zur Antwort, dass es nun mal so ist wie es ist und es sei ja laut Fahrplan schließlich keine Anschlussverbindung. CalMac-Logik. Wir sollten dann im Hafen mal im Terminal nachfragen, wie es weitergeht. Gute Idee, wenn das Terminal um 18:00 Uhr schließt, wir aber erst um 18:05 Uhr von Bord können. Mit uns stehen noch drei ältere Damen und ein älterer Herr mit dem gleichen Problem vor verschlossener Tür. Letzterer erweist sich als Retter. Er knöpft sich den erstbesten CalMac-Mitarbeiter vor, den er im Hafengelände findet. Wir können dem in strengem schottischen Akzent geführten Wortwechsel nur teilweise folgen. Der Mann mit der gelben CalMac-Westen hat aber irgendwann die Idee, seinen Chef anzurufen. Die Lösung unseres Problems ist unerwartet einfach. Es wird ein Schnellboot gechartert, das uns 40 Minuten später mit 18 Knoten über den Sound of Slite zurück nach Armadale bringt.

**Kurzer Ausflug auf die Nachbarinsel Raasay**

Eingeklemmt zwischen der Ostküste von Skye und dem Festland liegt die nur 62 km<sup>2</sup> große Insel Raasay. Bis in die Mitte der 1970er Jahre erfolgte die Versorgung der knapp über 150 Einwohner mit Postschiffen, die von



Auf dem Loch Sligachan: Die HALLAIG hat sich auf den Weg nach Raasay gemacht. Foto: Torsten Noelting



Anlegen mal anders: Die HALLAIG klammert sich zum Festmachen mit der Rampe auf den Slipway. Daraufhin wird der vordere Teil heruntergeklappt und das Schiff liegt fest. Foto: Torsten Noelting

Stromeferry, Mallaig oder Portree abgehend auf der Insel festmachen. 1976 wurde die letzte dieser Routen, Portree - Raasay, eingestellt. Caledonian MacBrayne installierte im selben Jahr die Verbindung zwischen Sconser und Raasay, diese startete am 16. April 1976 mit der CANNA (69 BRZ/Bj. 1975) den regelmäßigen Fährverkehr. Schon im darauffolgenden Juli übernahm das Schwesterschiff der sogenannten Island Class, die RAASAY (69 BRZ/Bj. 1976), den Dienst. Beide Schiffe wurden nur über eine Bugrampe be- und entladen, für die maximal

möglichen sechs PKW hieß es also „rückwärts drauf“. Mit der LOCH STRIVEN (206 BRZ/Bj. 1986) kam erst 1997 ein Doppelender auf dem Sound of Raasay zum Einsatz und bis zu zwölf PKW konnten nun bequem an Bord fahren. Heute ist mit der HALLAIG (135 BRZ/Bj. 2012) eines der jüngsten und modernsten Flottenmitglieder von CalMac auf dieser Linie im Einsatz, Grund genug für eine Überfahrt. An dem am Loch Sligachan gelegenen Anleger Sconser fahren wir zunächst fast vorbei. Nur ein kleines Hinweisschild am Straßenrand macht

Spartanisch aber wetterfest: der Salon der HALLAIG. Foto: Torsten Noelting



Sonnendeck ohne Plastikschalen: Freiluftbereich auf der HALLAIG. Foto: Torsten Noelting





In der Uistbay: die HEBRIDES auf dem Weg nach Harris. Foto: Torsten Noelting

auf die Zufahrt zur Fähre aufmerksam. Der kleine Parkplatz, der sich zwischen Straße und Ufer hinter einer Mauer versteckt, ist schnell übersehen, dafür aber groß genug bemessen und so haben wir mit dem Abstellen des Autos keine Probleme. Die gesamte Anlage ist sehr übersichtlich. In einem kleinen steinernen Gebäude sind die Einrichtungen untergebracht, die man an jedem CalMac-Fähranleger findet: Warteraum und Toiletten. Davor führt ein Slipway direkt in den Loch Sligachan an dessen Einmündung in den Sound of Raasay nun die HALLAIG auftaucht. Der 43,5 m lange und 14,2 m breite Doppelender schwamm im Dezember 2012 bei Ferguson Shipbuilders Ltd, Port Glasgow, auf. Es dauerte ungewöhnlich lange, genau bis zum 25. November 2013, bis das Schiff in Dienst gestellt wurde. Sicher war die lange Phase der Fertigstellung auch durch das installierte Hybrid-Antriebssystem bedingt. Neben drei Volvo Penta 6-Zylinder Dieselmotoren liefern Lithium-Ionen-Akkus die notwendige Energie, um zwei zusammen 750 kW starke Voith-Schneider-Propeller anzutreiben. Die Akkus werden während der nächtlichen Liegezeit mit Landstrom geladen. 20% Treibstoff werden eingespart, so hat es CalMac offiziell errechnet. An einem Vormittag mitten in der Woche wird von der maximalen Kapazität der Fähre - 150 Passagiere und 23 PKW - nur ein Bruchteil benötigt. Gerade mal zwei Fahrzeuge und eine Handvoll Leute warten zusammen mit uns. Wir werden Zeuge eines für uns neuartigen Anlegemanövers, noch weit vor dem Ufer bewegt sich die vordere Rampe. Als die HALLAIG frontal auf den Slipway zufährt, ist der erste Teil schon vollständig ausgeklappt. Der Stahlträger, der die Trennlinie zwischen beiden Rampenteilen bildet, wird mit

lautem Schleifgeräusch auf die Betonschräge geschoben, bis das Schiff festsetzt – fertig! Der zweite Teil der Rampe senkt sich auf festen Untergrund und das Ent- und Beladen kann beginnen. Es geht für rollende und laufende Fahrgäste gleichermaßen über die Rampe an Bord. In unserer Fahrtrichtung gesehen steuerbord geht es die Treppe hinauf zum Salon. Mehr Komfort als wetterfeste Sitzgelegenheiten für die Passagiere ist hier natürlich nicht zu erwarten. Genau darüber das Sonnendeck, endlich mal keine roten Plastikschalen. Damit haben wir den öffentlichen Bereich vollständig erkundet. Eine am Fuße des Brückenaufbaus offen stehende Tür erlaubt uns einen kurzen Blick in den Crewbereich. Wir sehen eine kleine Küche und einen kleinen Aufenthaltsraum mit laufendem Fernseher. Das Ablegen gestaltet sich ganz einfach, durch Anheben der Rampe kommt das Schiff wieder frei und nimmt Fahrt in Richtung Raasay auf. Mit maximal 9 Knoten geht es hinaus auf den Sound of Raasay, die Laufruhe der HALLAIG ist beeindruckend. Keine Vibrationen, nur ein leichtes Brummen und die flimmernde Luft an den Abgasrohren zeugen von der Tätigkeit der Maschinen. Wir dürfen auf die Brücke, ein bequemer Hightech-Arbeitsplatz. Der Kapitän sitzt entspannt zwischen den Radar- und AIS-Monitoren. Mit zwei Joysticks bedient er die Voith-Schneider-Propeller und hat keine Mühe, die HALLAIG über den Sound of Raasay zu steuern. Aus dem Gespräch mit ihm ist der Stolz auf „sein Schiff“ deutlich herauszuhören. Selbst das Anlegemanöver auf Raasay, das mit der Fahrt um die Hafemole herum und mit anschließendem harten Backbordschwenk bestimmt nicht einfach ist, dürfen wir von der Brücke aus verfolgen.

#### Non Landing Cruise nach Tarbert

Am 15. April 1964 eröffnete David MacBrayne mit dem Neubau HEBRIDES (2.104 BRT/Bj. 1963) die sogenannte Triangel-Route zwischen Uig (Skye), Tarbert (Lewis und Harris) und Lochmaddy (North Uist). Das bei Hall, Russell & Co. Ltd, Aberdeen, gebaute Schiff leitete eine neue Ära ein. Durch die Transportkapazität von 50 Autos wurde die Inselgruppe plötzlich auch für motorisierte Bewohner und Touristen erreichbar. Die Verladung der Fahrzeuge mit Aufzug und über Seitenrampen war noch umständlich und zeitraubend, mit der HEBRIDEAN ISLES (3.040 BRZ/Bj. 1985) brachte CalMac das erste RoRo-Schiff auf dieser Linie in Fahrt. 1996 nahm die Reederei mit der LOCH BHRUSDA den Verkehr zwischen Leverburgh und Otternish auf. Damit waren Harris und North-Uist verbunden und die Überfahrten der HEBRIDEAN ISLES von Tarbert nach Lochmaddy entfielen. Alle Abfahrten zu den beiden Inseln starteten ab jetzt in Uig. Im August 2000 lief bei Ferguson Shipbuilders, Port Glasgow, ein Neubau vom Stapel und wurde von Queen Elizabeth II. auf den Namen HEBRIDES getauft. Das dritte Schiff, das in der Flotte von CalMac und der Vorgängergesellschaften diesen Namen trägt, löste im März 2001 die HEBRIDEAN ISLES auf der Triangel-Linie ab. Seit diesem Tag pendelt das 99 m lange und knapp 16 m breite Schiff, nur durch die jährlichen Wertzeiten unterbrochen, zwischen Skye und den Äußeren Hebriden. Maximal 612 Passagiere finden auf dem mit 5.506 BRZ vermessenen Schiff Platz, die Kapazität des Fahrzeugdecks ist mit 98 PKW angegeben. Zwei Rundreisen zu jeder der Inseln werden im Sommer angeboten,



Recliner Lounge: bequeme Ruhesessel für die Überfahrt auf der HEBRIDES.  
Foto: Torsten Noelting



Für Lunch oder Dinner: das Mariners-Restaurant auf der HEBRIDES.  
Foto: Torsten Noelting.

je nach Wochentag beginnt die HEBRIDES ihren Dienst in Tarbert oder Lochmaddy. Damit dieser Fahrplan eingehalten werden kann, müssen die beiden 8-Zylinder-MAK-Dieselmotoren ihre Leistung von zusammen 7.680 kW schon abrufen, damit die HEBRIDES mit maximal 16,5 Knoten unterwegs ist. Die HEBRIDES ist das größte Schiff, das von Skye aus verkehrt und muss natürlich auch erkundet werden. Also machen wir uns auf den Weg nach Uig. Der kleine Hafenort liegt in einer Bucht, alle Zufahrtsstraßen führen steil bergab. Der Hafen ist nicht nur CalMac-Fährhafen, auch eine kleine Fischereiflotte landet hier ihren Fang an. Ein großer Parkplatz, Aufstellspuren für PKW und LKW, Shops, ein Restaurant und nicht zuletzt das Uig Ferry Terminal prägen das Terrain und den gesamten Ort.

Das Terminal ist - wie schon in Armadale - mit drei Mitarbeitern besetzt. Unser Wunsch nach zwei Tickets für eine „Non Landing Cruise“ zaubert nicht nur ein freundliches Lächeln in das Gesicht der netten Dame hinter dem Schalter, er animiert sie zugleich zu einem kleinen Vortrag: Es gebe das normale Ticket und das „Special“, das auch Lunch, Kaffee und noch viel mehr einschließt. Die letzten Extras verschwinden in ihrem schottischen Akzent. Uns reichen die normalen Tickets. Vom Terminal aus führt noch ein weiter Weg zur Fähre. Fußpassagiere und Autofahrer müssen erst eine ca. 800 m lange, in die Bucht von Uig ragende Betonpier passieren, bis sie den eigentlichen Anleger erreichen. Hier gibt es noch ein kleines Wartehäuschen, in dem ohne fahrbaren Untersatz Reisende wettergeschützt auf das Schiff warten können. Die Pier

ist ein idealer Standort, um die einlaufende HEBRIDES zu fotografieren. Sie pflügt mit voller Fahrt durch die Bucht und wendet, direkt vor dem Anleger, mit scheinbar unverminderter Geschwindigkeit.

Mit vier Leinen wird das Schiff festgemacht, mit einem kleinen Bordkran die auf dem Kai liegende Gangway hochgezogen. Unter dem Strich ein sehr personalintensives Manöver. Nur eine knappe halbe Stunde vergeht, dann sind alle Fahrzeuge und Passagiere an Bord, die dunkelbraune Rauchfahne am Schornstein ist sicheres Zeichen für die Abfahrt. Die Fähre nimmt sofort Fahrt auf, die planmäßige Fahrtzeit von 1:40 Std. lässt kein „Slow-steaming“ zu. Während alle Schiffe, die wir bisher auf und um Skye kennengelernt haben, irgendwie speziell auf ihr Einsatzgebiet zugeschnitten sind, könnte man sich die HEBRIDES auch in der dänischen Südsee oder zwischen Sassnitz und Bornholm vorstellen. Als Fußgänger betritt man das Schiff auf Deck 4. Im Bugbereich ist hier, mit schöner Aussicht in Fahrtrichtung, das Mariners-Restaurant eingerichtet. Frühstück, Lunch, Dinner und Snacks sind im Angebot. Hinter dem Restaurant liegt mittig die Küche, backbord und steuerbord die Recliner Lounge und die TV Lounge, zwei mit Ruhesesseln bestückte Salons. Der Unterschied zwischen beiden besteht in zwei Flatscreens. Toiletten, Information, Gepäckraum, Gaming Arcade und der Cub Club benannte Bereich für Kinder schließen sich an. Achtern bilden Bordshop, Cafeteria und ein kleines Sonnendeck den Abschluss. Mehr von den üblichen roten Plastikschalen gibt es auf Deck 5. Von hier aus

kann man Kielwasser gucken oder die Aussicht nach Back- oder Steuerbord genießen. Die Observation Lounge befindet sich im vorderen Teil von Deck 5. Sie ist aber nur über eine Treppe von Deck 4 aus erreichbar, die Gänge zwischen dem Sonnendeck und der Lounge sind mit „Crew only“ beschildert. Auf Deck 6 liegen hinter der Brücke Kabinen für die Crew, die 14-täglich wechselt. Die HEBRIDES macht, wie alle CalMac-Fähren, die wir in den vergangenen Tagen betreten haben, einen sehr gepflegten Eindruck. Kein Wunder, legen doch fast alle Schiffe der Flotte eine jährliche Werftpause ein. Auf dem Sonnendeck sitzend lassen wir die Küste von Skye an uns vorbeiziehen. Die HEBRIDES passiert ein paar kleinere Inseln und erreicht pünktlich Tarbert. Das Bugvisier hebt sich und das Schiff schiebt sich an den Anleger. Das Fahrzeugdeck leert sich, ein Paar aus Süddeutschland sucht sein Auto. Sie haben nicht bemerkt, dass ihr Fahrzeug auf einem Hängedeck steht. Dieses wird beim Boarding beladen und, wenn die Insassen ausgestiegen sind, angehoben. Wenn man nun „zu früh“ wieder nach unten kommt, dann ist der Wagen weg, oder besser gesagt; noch nicht wieder da. Erst wenn das untere Deck geräumt ist, kommt das Hängedeck wieder herunter. Unser Wunsch nach einer Brückenbesichtigung wird abschlägig beschieden, wir verbringen auch die Rückreise auf dem Sonnendeck. Die Sonne steht schon flach, als wir nach Uig zurückkehren. Der Blick vom Berg hinunter in die Bucht von Uig und auf den Fähranleger ist der Schlusspunkt unserer Fährrekursionen von Skye, nach Skye und um Skye herum.

Schöne Aussicht in Fahrtrichtung: die Observation Lounge der HEBRIDES.  
Foto: Torsten Noelting

Freie Sicht auf die vorbeiziehende Landschaft: das Backbord-Sonnendeck.  
Foto: Torsten Noelting





Die EXPRESS verlässt nach einer mehrtägigen Vorstellung des Schiffes am 20. April Stockholm. Foto: Micke Asklander

# FERRIES Aktuell

## Nachrichten aus der Fährschifffahrt

### Gotlandsbåten

Nach einem vergeblichen Versuch mit der VASTERVIK im Jahre 2014 und einer verpassten Saison 2015 ist Gotlandsbåten am 28. April endlich in Betrieb. Die erste Abfahrt der EXPRESS ex CATALONIA -03 ex PORTSMOUTH EXPRESS -02 ex CATALONIA -02 ex PORTSMOUTH EXPRESS -01 ex CATALONIA -01 ex PORTSMOUTH EXPRESS -00 ex CATALONIA L -00 ex CATALONIA -98 (5.902 BRZ/Bj. 1998) fand am 28. April um 17:55 Uhr von Nynäshamn nach Visby auf. Das Schiff mit Heimathafen Uppsala bedient eine Dreiecksroute. Die erste Abfahrt morgens findet von Nynäshamn nach Visby statt, darauf folgt eine Hin- und Rückfahrt von Visby nach Västervik und danach die Rückfahrt von Visby nach Nynäshamn. Die Bereederung des Katamarans hat Fjord Line übernommen. (MS)

### MERCANDIA VIII in Estland

Die Superflex-Fähre MERCANDIA VIII ex SVEA SCARLETT -96 ex SUPERFLEX BRAVO -93 (4.296 BRZ/Bj. 1997) verkehrt seit Ende Mai in Charter der estnischen Saaremaa Laevakompanii zwischen Virtsu und Kuivastu. Für diese Charter wurde das Schiff unter estnische Flagge gebracht. Der Einsatz soll bis zum 22. August 2016 dauern. Es verkehrt auf dieser Strecke u.a. mit seinem Schwesterschiff IONAS ex SUPERFLEX HOTEL. (FL)



Zeichnung der geplanten Neubauten, die Stena in China bauen will. Zeichnung: Stena Line

### Stena zeichnet Absichtserklärung für vier Neubauten in China

Stena Line und die AVIC Weihai Shipyard in Weihai, China haben Anfang April eine Absichtserklärung über den Bau von vier großen RoPax-Fähren zur Ablieferung in den Jahren 2019 und 2020 unterzeichnet. Der Vertrag enthält die Option auf vier weitere Schiffe. Die ersten vier Fähren sollen

in Nordeuropa zum Einsatz kommen, wobei noch nicht genannt wurde, welche Routen hier in Frage kommen. Gerüchte sprechen aber von Karlskrona – Gdingen und Belfast – Cairnryan. Die Neubauten werden von Stena Line als die „treibstoffeffizientesten Fähren der Welt“ bezeichnet und werden eine Kapazität von mehr als 3.000 Lademetern und etwa 1.000 Passagieren haben. Die Hauptmotoren werden für den Gasbetrieb vorbereitet sein und können anstelle von Marinodiesel auch Methanol oder LNG als Treibstoff nutzen. Die neuen Fähren wurden von Stena in Zusammenarbeit mit Deltamarin entwickelt. (MS)

### PATRIA SEAWAYS zwischen Karlshamn und Klaipeda

Starken Zuspruch durch Frachtkunden erhielten in den letzten Monaten die Frachtverbindungen von DFDS in der Ostsee. Der Fährdienst zwischen Karlshamn und Klaipeda erhielt seit dem 1. April 2016 Unterstützung durch ein drittes Schiff. Die PATRIA SEAWAYS ex LISCO PATRIA -12 ex STENA-TRAVELLER -04 ex TT-TRAVELLER -01 ex STENA TRAVELLER -97 ex TT-TRAVELLER -95 ex STENA TRAVELLER -92 (18.332 BRZ/Bj. 1992) unterstützt hier die OPTIMA SEAWAYS und die VICTORIA SEAWAYS. Auf der Verbindung zwischen Kiel und Klaipeda absolvieren die ATHENA SEAWAYS und die REGINA SEAWAYS nun sieben Abfahrten pro Woche in jede Richtung. Zuvor waren die Schiffe am Sonntag im Hafen geblieben. DFDS führt außerdem Ausschreibungen für RoPax-Neubauten für die obigen Strecken durch. (FL)

### Mols-Linien erhält Zuschlag für Bornholm

Mols-Linien hat den Zuschlag für den Bornholmverkehr von 2018 bis 2028 erhalten. Der dänische Verkehrsminister vergab die Konzession am 10. Mai überraschend an die im Verkehr zwischen Sjællands Odde und Aarhus/Ebeltoft aktive Reederei. Ab 1. September 2018 wird Mols-Linien somit den Betrieb auf den beiden Routen von Rønne nach Køge und nach Ystad übernehmen. Der bisherige Betreiber Færgen hatte im abgelaufenen Bieterverfahren dem Vernehmen nach geringere Fahrpreissenkungen offeriert als Mols-Linien, die eine Reduktion um mehr als 50% angeboten hatten. Für die Route von Rønne nach Køge will Mols-Linien eine neue RoPax Fähre bauen, während nach Ystad eine Schnellfähre zum Einsatz kommen soll. Unklar ist, ob Færgen, die ihren Hauptsitz in Rønne auf Bornholm hat, möglicherweise die nicht in der Konzession enthaltene (Sommer-)Route nach Sassnitz weiter betreiben wird. (MS)



Die PRINS JOACHIM am 7. Mai ohne Scandlines-Logos einlaufend Rostock. Foto: Marko Stampehl

**BERLIN getauft und in Dienst gestellt**

Mit gut vierjähriger Verspätung hat die neue Scandlines Hybrid-Fähre BERLIN (22.319 BRZ/Bj. 2016) am 23. Mai den Verkehr auf der Route Rostock-Gedser aufgenommen. Am 20. April hatte sie die Fayard Werft in Odense zur Probefahrt verlassen und ein Probeanlauf in Gedser unternommen, bevor sie in der Ostsee umfangreiche Tests absolvierte. Am 24. April machte sie erstmals im Rostocker Seehafen fest, wo sie am 3. Mai getauft wurde. Als Taufpatin fungierte Ines Rehberg, die Ehefrau von Eckhardt Rehberg, Mitglied des Deutschen Bundestages und Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion für die Maritime Wirtschaft. Die BERLIN blieb bis zur Indienststellung in Rostock, wo weitere Tests und Restarbeiten erfolgten. Das Schwesterschiff COPENHAGEN soll im Spätsommer folgen. Die PRINS JOACHIM (16.071 BRZ/Bj. 1980) wurde unterdessen an die griechische Reederei European Seaways verkauft und am 25. Mai in PRINCE umbenannt. Eine Tag später lief sie von Rostock mit Ziel Piräus aus. Nach Umbauten soll sie bereits ab dem 8. Juli zwischen Brindisi und Igoumenitsa verkehren. Um die Übergabe zu beschleunigen, wurden die Scandlines-Logos bereits im Mai während der letzten Wochen im Einsatz zwischen Gedser und Rostock entfernt. (MS)

Die neue BERLIN verlässt am 27. Mai 2016 Rostock. Einen Tag zuvor wurde das Schiff in Rostock registriert, nachdem es für die erste Tage nach der Indienststellung Gedser am Heck führte. Foto: Frank Lose



**TRELLEBORG verkauft**

Stena Line hat am 10. Februar 2016 die TRELLEBORG (20.028 BRZ/Bj. 1982) an Eigner aus den Vereinigten Arabischen Emiraten verkauft. Registriert wurde das Schiff für MH Marine Co. Umbenannt in SUNNY und unter der Flagge von Palau verließ es mit übermalten Stena-Logos am 6. April seinen Aufliegeort Uddevalla, und traf via Lissabon (Bunkerstopp) am 21. April auf der Reede von Piräus ein. Zurzeit liegt es zu Umbauten in Ambelaki. Über einen weiteren Einsatz war bei Redaktionsschluss noch nichts bekannt. (MS)

**Zwei Neubauten für DFDS**

Um steigender Nachfrage gerecht zu werden, chartert DFDS zwei bei Flensburger Schiffbau neu zu bauende RoRo-Frachter. Der Vertrag mit der zur Siem Group gehörenden Werft enthält ein Vorkaufsrecht für die Schiffe für DFDS. Die beiden neuen Frachter mit einer Kapazität von 4.076 Lademetern sollen im Mai und September 2017 abgeliefert werden und werden in Bareboat-Charter durch DFDS bereedert. Sie sollen in den Nordsee-Diensten der Reederei zum Einsatz kommen. (MS)

**Versteigerung marokkanischer Fähren**

Die teilweise seit vier Jahren in Tanger und Nador aufgelegten Schiffe der marokkanischen Reedereien Comanav und International Maritime Transport Corp. sind versteigert worden. Die seit dem 4. Juni 2012 in Tanger aufgelegte Schnellfähre BORAQ ex HIGHSPEED 3 -10 (2.377 BRZ/Bj. 2000) ging an Intershipping und soll zukünftig als GIBALTAR JET über die Straße von Gibraltar verkehren. Die LE RIF ex STENA GALLOWAY -02 ex GALLOWAY PRINCESS -91 (12.175 BRZ/Bj. 1980), seit dem 21. April 2013 in Tanger aufgelegt, wurde an World Detroit Shipping verkauft. Der relativ hohe Kaufpreis deutet auf einen weiteren Einsatz hin. Als letztes Schiff wurde die seit dem 8. Januar 2012 in Nador aufgelegte MISTRAL EXPRESS ex MISTRAL -05 ex ESTEREL -97 (20.122 BRZ/Bj. 1980) nach Italien verkauft. Hier sind leider keine weiteren Details bekannt. (FL)

**African Moroccan Line**

Die griechische Attica-Gruppe und ein marokkanisches Bankenkonsortium haben von den marokkanischen Behörden die Erlaubnis bekommen, einen Fährdienst zu starten. Dafür sollen ab Juni/Juli dieses Jahres die Fährschiffe DIAGORAS ex LINDOS -01 ex NEW TOSA -01 (9.834 BRZ/Bj. 1990) und EL. VENIZELOS (38.261 BRZ/Bj. 1992) zwischen Tanger Med und Algeciras zum Einsatz kommen. Die Verbindung soll als African Moroccan Line vermarktet werden. (FL)



Ab dem Sommer soll die DIAGORAS über die Straße von Gibraltar verkehren. Foto: George Koutsoukis

**Balearia weitet Liniendienst aus**

Die spanische Reederei Balearia hat für diesen Sommer erneut das Liniennetz erweitert. Ab dem 14. Juni 2016 soll die NISSOS CHIOS (8.126 BRZ/Bj. 2007) zwischen Valencia und Mostaganem in Algerien zum Einsatz kommen. Außerdem hat man von Cie. Meridionale die SCANDOLA ex IONIAN STAR -99 ex VIA LIGURE -94 (19.308 BRZ/Bj. 1992) ereingehartert, die seit dem 30. Mai als DENIA CIUDAD DE CREATIVA zwischen Barcelona, Alcludia und Ciutadella zum Einsatz kommt. (FL)



Foto: Die NORD PAS-DE-CALAIS im Juli 2013 einlaufend Calais. Seit Juni 2015 hatte sie in Dünkirchen aufgelegt. Foto: Marko Stampehl

**NORD PAS-DE-CALAIS verlässt den Englischen Kanal**

FRS Iberia hat die ehemalige Eisenbahnfähre NORD PAS-DE-CALAIS ex SEAFRANCE NORD PAS-DE-CALAIS -12 ex NORD PAS-DE-CALAIS -96 (7.264 BRZ/Bj. 1987) von Eurotransmanche am 5. Mai in Bareboat-Charter übernommen. Das Schiff wird nach Umbauten unter zypriischer Flagge und dem Namen AL ANDALUS EXPRESS ab dem 1. Juni 2016 zwischen Motril (Spanien) und Tanger Med (Marokko) zum Einsatz kommen. Dieser für FRS neue Fährdienst wurde am 27. Januar

2016 von der KATTEGAT ex MAREN MOLS -11 (14.221 BRZ/Bj. 1996) eröffnet. Dieses Schiff wird auf die Algeciras – Tanger Med Verbindung zurückkehren. (MS)

**TUSTNA nach Formentera**

Die norwegische Fjordfähre TUSTNA (1.117 BRZ/Bj. 1977) wurde von Fjord1 an die spanische Reederei Naviera Formentera Cargo Trasmapi verkauft. Als CRISTOBAL COLON DE IBIZA kommt das kleine Fährschiff seit Mitte Juni 2016 zwischen Ibiza und Formentera zum Einsatz. (FL)



Mit neuem Namen erreicht das Schiff den Hafen von Burriana zum Umbau. Foto: Manuel Hernandez Lafuente

**Grimaldi weitet Sardinien-Dienste aus**

Die neapolitanische Grimaldi-Gruppe hat in diesem Jahr ihre Aktivitäten zwischen dem italienischen Festland und der Insel Sardinien deutlich ausgeweitet. Verkehrte Grimaldi bisher im Sommer nur fünfmal wöchentlich zwischen Civitavecchia und Porto Torres, dieses als Zwischenstopp auf der Verbindung nach Barcelona, kommen nun drei zusätzliche Schiffe zum Einsatz. Wie bereits in FERRIES 1/2016 berichtet, wird die ZEUS PALACE ex EUROSTAR BARCELONA -09 ex PROMETHEUS -04 (26.995 BRZ/Bj. 2001) seit dem 10. Januar 2016 zwischen Livorno und Olbia eingesetzt. Das nächste Schiff war die von Genting angekaufte CRUISE OLBIA ex BIMINI SUPERFAST -16 ex SUPERFAST VI -13 (32.782 BRZ/Bj. 2001), die seit dem 19. April 2016 von Civitavecchia nach Olbia verkehrt. Für den Sommer erhält der Livorno – Olbia-Dienst mit der CRUISE SMERALDA ex IKARUS PALACE -16 ex IKARUS -01 (30.010 BRZ/Bj. 1997) ein drittes Schiff, welches allerdings nur zwischen 1. Juni und dem 30. September zum Einsatz kommen soll. Diese bisher zwischen Livorno, Barcelona und Tanger verkehrende Fähre wurde auf dieser Strecke ab dem 28. Mai 2016 durch die CARIBBEAN GALAXY ex AF CLAUDIA PRIMA -16 ex RIVIERA ADRIATICA -12 ex DAEDALUS -05 ex VIEW OF NAGASAKI -89 ex ORION -89 ex FERRY NISHIKI MARU -84 ex ORION -80 (15.039 BRZ/Bj. 1973) ersetzt. Dieses Schiff wiederum war im April 2016 von Adria Ferries an Atlantic Blue Seaways verkauft worden. (FL)

**VASTERVIK endlich in Dienst**

Seit dem 28. April (ironischerweise dem gleichen Datum, an dem Gotlandsbåten den Verkehr aufnahm, siehe oben) ist die VASTERVIK ex PRINCESS T -14 ex NEW SEA WORLD EXPRESS FERRY -08 ex QUEEN DIAMOND -04 (19.413 BRZ/Bj. 1986) nun endlich im Einsatz, wenn auch nicht in Schweden, wie 2014 durch Gotlandsbåten geplant, sondern für EMMC (European Maritime Management Company) zwischen Brindisi und Igoumenitsa. Das Schiff soll auch Korfu, Kefalonia und Zakynthos anlaufen und fünf wöchentliche Abfahrten anbieten. (MS)

**MIRTIDIOTISSA wieder im Einsatz**

Dieses von 2010 bis 2015 von NEL Lines als AQUA MARIA ex MIRTIDIOTISSA -10 ex EXPRESS ANEMOS -00 ex ANEMOS -00 ex Die MIRTIDIOTISSA kurz vor Fertigstellung ihres Umbaus in Perama. Foto: Panagia Ektatontapilani





*Totgesagte leben länger: Die schon 1968 für den Eisenbahnfährdienst zwischen Kristiansand und Hirtshals gebaute MENHIR ex LOBO DOS MARES -05 ex LOBO MARINHO I -03 ex LOBO MARINHO -03 ex SAFARI -96 ex PERNAS SAFARI -94 ex CHRISTIAN IV -85 (4.163 BRZ) erhält in Ambelaki einen kompletten Umbau. Das seit Dezember 2004 hier aufgelegte Fährschiff wurde im April dieses Jahres an Cretan Cargo Lines verkauft und wird zur Frachtfähre umgebaut. Auf dem Foto kann man sehr gut den Umfang der Umbauten sehen. Ein großer Teil der Aufbauten ist bereits entfernt. Foto: Nikos Thylos*

LINK -89 ex KURUSHIMA MARU -88 ex FERRY MUROTO -82 (3.484 BRZ/Bj. 1975) eingesetzte Schiff wurde nach längerer Aufliegezeit wieder in Schuss gebracht und verkehrt seit April 2016 wieder als MIRIDIOTISSA von Agios Konstantinos nach Skiathos, Skopelos und Alonissos. Betrieben wird das Schiff nun von Aqua Ferries. (FL)

**Bay Ferries nimmt Yarmouth-Portland-Verkehr auf**

Zum 1. Juni nahm Bay Ferries, der neue Betreiber der Fährverbindung von Portland (Maine/USA) nach Yarmouth (Nova Scotia, Kanada) den Betrieb auf, nachdem der Portland City Council Anfang Mai eine entsprechende Genehmigung erteilt hatte. Bay Ferries setzt den von der US Navy eingekauften Katamaran PUERTO RICO (8.127 BRZ/Bj. 2007) vom Typ Austal Auto Express 105 unter dem Namen THE CAT auf der

Verbindung ein. Das Schiff kann 282 PKW und 886 Passagiere befördern. THE CAT hießen bereits der von 2002 bis 2009 zwischen Bar Harbour und Yarmouth verkehrende Incat Katamaran (heutiger Name HAI XIA HAO) und dessen Vorgänger, ebenfalls ein Incat Katamaran der dort von 1998 bis 2001 im Einsatz war (heutiger Name INCAT 046). Die diesjährige Saison läuft bis 15. Oktober.

In den vergangenen beiden Jahren hatte Nova Star Cruises mit der NOVA STAR (27.744 BRZ/Bj. 2014) die Route mit hohen Verlusten betrieben und von der Provinzregierung von Nova Scotia für mehrere Jahre gezahlte Subventionen bereits nach wenigen Monaten aufgebraucht. Die NOVA STAR ist inzwischen in Europa und verkehrt seit März zwischen Algeciras und Tanger. (MS)



*Die SNAV TOSCANA ex PETER WESSEL -07 ex WASA STAR -84 (30.317 BRZ/Bj. 1981) im neuen GNV-Anstrich in Genua. Das Schiff verkehrt über den Sommer wieder zwischen Genua und Porto Torres auf Sardinien. Foto: Egidio Ferrighi*



Die AIDAPRIMA am 21. April 2015 in Hamburg. Foto: Alexander Brede

## FERRIES Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig

### Aktuelles vom Neubausektor

Getreu dem Motto „Gut Ding will Weile haben“ übernahm der deutsche Marktführer AIDA Cruises am 14. März 2016 in Nagasaki die AIDAPRIMA (125.572 BRZ/Bj. 2016) von der Bauwerft Mitsubishi Heavy Industries. Am 21. April 2016 traf das Schiff erstmals in seinem ganzjährigen Basishafen Hamburg ein, wo es am 7. Mai 2016 von der Jungschauspielerin Emma Schweiger getauft wurde. Bereits am 25. April 2016 fand die erste Kreuzfahrt für zahlende Passagiere statt, auf die am 30. April 2016 die erste einwöchige Westeuropa-Kreuzfahrt folgte, die das Schiff fortan ganzjährig anbieten wird. Das Schwesterschiff AIDAPERLA – der seit einiger Zeit kursierende Name wurde nun offiziell bestätigt – soll ab Juli 2017 ganzjährig Kreuzfahrten im Westlichen Mittelmeer ab/bis Palma de Mallorca durchführen. Einen Namen hat nun auch der jüngste Spross von Star Clippers, welcher derzeit bei der Brodosplit-Werft entsteht: Der rund 8.770 BRZ große Fünfmast-Segler für 300 Passagiere wird FLYING CLIPPER heißen und soll Ende 2017 fertiggestellt sein.

Die französische Reederei Ponant lässt bei der norwegischen Fincantieri-Tochter Vard vier Expeditionskreuzfahrtschiffe bauen. Voraussichtlich werden die vier jeweils 128 Meter langen Schiffe für 184 Passagiere an Vard-Werftstandorten in Rumänien und Norwegen entstehen. Alle vier Schiffe sollen im Zeitraum Sommer 2018 bis Sommer 2019 in Fahrt kommen. Es wurde zunächst eine Absichtserklärung unterzeichnet, die jedoch bereits im zweiten Quartal 2016 fixiert werden sollte. Einen weiteren Kreuzfahrt-Auftrag gab Vard am 13. Mai 2016 bekannt: Für eine bis Redaktionsschluss ungenannte Reederei soll die Wertengruppe zwei 14.500 BRZ große Schiffe bauen. Die Rümpfe der 137 Meter langen Schiffe für 240 Passagiere sollen im rumänischen Tulcea entstehen und dann in Norwegen fertiggestellt werden. Die Ablieferung ist für Anfang 2019 und Anfang 2020 vorgesehen. Die Verträge über den Auftrag sollen Anfang des dritten Quartals 2016 finalisiert werden.

Am 31. März 2016 konnte Fincantieri den Auftrag für ein Schwesterschiff der SEVEN SEAS EXPLORER (ca. 54.000 BRZ/Bj. 2016) der Luxusreederei Regent Seven Seas Cruises verbuchen. Das 422 Millionen Euro teure Schiff soll 2020 in Dienst gehen. Ein weiterer Auftrag für den italienischen Konzern folgte am 2. April 2016 in Form eines weiteren rund 143.700

BRZ großen Schiffs für Princess Cruises, das ebenfalls für 2020 avisiert ist. Dieses ergänzt die Bestellung von vier Schiffen für Marken von Carnival Corporation & plc vom 30. Dezember 2015 (siehe FERRIES 1/2016).

Die US-Reederei Royal Caribbean International übernahm am 12. Mai 2016 den Neubau HARMONY OF THE SEAS (226.963 BRZ/Bj. 2016) von der Bauwerft STX France Cruise in Saint Nazaire. Das nunmehr neue „größte Kreuzfahrtschiff aller Zeiten“ sollte – nach Redaktionsschluss – am 22. Mai 2016 von Southampton aus zu seiner ersten Kreuzfahrt aufbrechen und am 5. Juni 2016 erstmals seinen Sommerbasishafen Barcelona erreichen. Die HARMONY OF THE SEAS bietet bis zu 6.314 Passagieren in 2.745 Kabinen Platz. Bereits am 8. April 2016 hatte Royal Caribbean International die von der Meyer Werft gebaute OVATION OF THE SEAS (168.666 BRZ/Bj. 2016) in Bremerhaven übernommen. Am 17. April 2016 brach das Schiff zur ersten von zwei Kreuzfahrten ab/bis Southampton auf und begab sich von dort via Barcelona, Dubai und Singapur auf die lange Reise nach China, wo es ab dem 28. Juni 2016 zunächst eingesetzt werden soll, bevor es im Südsommer 2016/2017 in Australien und Neuseeland fahren wird.

Carnival Cruise Line übernahm am 29. April 2016 den Neubau



So sollen die Hurtigruten-Neubauten aussehen. Zeichnung: Hurtigruten



Am 31. März 2016 wurde die KONINGS DAM von Fincantieri an Holland America Line abgeliefert. Das Foto zeigt das Schiff am 18. April 2016 in Piräus.  
Foto: George Koutsoukis

CARNIVAL VISTA (133.596 BRZ/Bj. 2016) von der Fincantieri-Werft in Monfalcone. Am 1. Mai 2016 brach das größte „Fun Ship“ von Triest aus zu seiner ersten Mittelmeerkreuzfahrt auf. Nachdem die Norwegian Cruise Line zunächst NORWEGIAN BLISS als Namen ihres 2017 von der Meyer Werft fertigzustellenden Neuzugangs genannt hatte (siehe FERRIES 4/2013), wurde am 29. Februar 2016 nun der Name NORWEGIAN JOY für das rund 168.800 BRZ große Schiff verkündet, das exklusiv auf dem chinesischen Markt fahren soll (siehe FERRIES 4/2015). Als Highlight soll die NORWEGIAN JOY über die weltweit erste Kartbahn an Bord eines Kreuzfahrtschiffs verfügen.

Nach dem Kauf der Lloyd Werft Bremerhaven (siehe FERRIES 4/2015) kündigte Genting Hong Kong am 2. März 2016 auch die Übernahme der drei Nordic Yards Werften in Wismar, Warnemünde und Stralsund an. Am 26. April 2016 wurde der erfolgreiche Abschluss des Kaufs verkündet. Der Werftenverbund trägt fortan den Namen Lloyd Werft Group. Bereits am 14. März 2016 hatte Genting Hong Kong den Bau des 25.000 BRZ großen Expeditionskreuzfahrtschiffs CRYSTAL ENDEAVOR für die Konzerntochter Crystal Cruises angekündigt. Das 183 Meter lange Schiff soll im August 2018 fertiggestellt werden. Am 10. Mai 2016 wurde dann das erste von drei 117.000 BRZ großen Schiffen für Crystal Cruises, für die am 19. Juli 2015 eine Absichtserklärung unterzeichnet worden war, fest zur Ablieferung 2019 bestellt. Darüber hinaus soll die Lloyd Werft Group 2019 und 2020 jeweils ein 201.000 BRZ großes Kreuzfahrtschiff für 5.000 Passagiere für die Konzernmarke Star Cruises zum Einsatz auf dem chinesischen Markt bauen. Auch zwei weitere Flusskreuzfahrtschiffe

wurden bestellt.

Die Meyer Werft wird zwei weitere Kreuzfahrtschiffe für die US-Reederei Disney Cruise Line bauen. Die ca. 135.000 BRZ großen Neubauten für rund 2.500 Passagiere bei Doppelbelegung sollen 2021 und 2023 in Dienst gestellt werden. Am 18. April unterzeichnete dann die indonesische Reederei PT. Pelni eine Absichtserklärung mit den Papenburger Schiffbauern, die die Entwicklung und den Bau eines neuen Passagierschiffs für den Einsatz zwischen den Inseln Indonesiens vorsieht. Beide Vertragspartner verbindet eine jahrzehntelange Zusammenarbeit. Weitere Details wurden zunächst nicht bekannt.

Die US-Reederei American Cruise Lines, die bislang ausschließlich Fluss- und Küstenkreuzfahrtschiffe betreibt, hat bei der amerikanischen Werft Chesapeake Shipbuilding in Salisbury, Maryland, einen kleinen Hochsee-Neubau für 170 Passagiere bestellt, der Anfang 2017 in Fahrt kommen soll. Die Schwesterreederei Pearl Sea Cruises betreibt mit der PEARL MIST (5.109 BRZ/Bj. 2014) bereits ein kleines Hochseeschiff. Die norwegische Kleven Verft baut bis zu vier neue Expeditionsschiffe für Hurtigruten. Zwei jeweils 140 Meter lange Schiffe für ca. 600 Passagiere wurden fest zur Fertigstellung im Sommer 2018 bzw. 2019 bestellt, zudem bestehen zwei Optionen. Das Design stammt von Rolls-Royce.

Viking Ocean Cruises übernahm indes am 24. März 2016 in Ancona die VIKING SEA (47.842 BRZ/Bj. 2016) von der Fincantieri-Werft. Am Vortag war das 2017 abzuliefernde Schwesterschiff VIKING SKY am gleichen Standort des italienischen Werftenkonzerns aufgeschwommen. Nur wenige Tage später, am 31. März 2016, übergab Fincantieri dann am

Die OVATION OF THE SEAS läuft am 10. April 2016 nach Southampton ein. Foto: Andrew Cooke





Dieses Foto vom 5. Mai 2016 zeigt die BLACK WATCH ex STAR ODYSSEY -96 ex WESTWARD -94 ex ROYAL VIKING STAR -90 (28.670 BRZ/Bj. 1972) im neuen Fred. Olsen-Anstrich auf der Elbe. Foto: Marko Stampel

Standort Marghera bei Venedig die KONINGS DAM (99.836 BRZ/Bj. 2016) an den Auftraggeber Holland America Line. Am 20. Mai 2016 sollte das neue Flaggschiff der Reederei in seinem Heimathafen Rotterdam von der niederländischen Königin Máxima feierlich getauft werden.

MSC Cruises verkündete am 6. April 2016 in Paris den Bau bis zu vier weiterer Neubauten, darunter zwei Festbestellungen und zwei Optionen. Entstehen sollen die jeweils 200.000 BRZ großen Schiffe für 5.400 Passagiere bei STX France Cruise in Saint Nazaire. Sollten alle vier tatsächlich gebaut werden, würden sie in den Jahren 2022, 2024, 2025 und 2026 abgeliefert. Insgesamt könnte MSC somit im Zeitraum 2017 bis 2026 bis zu elf neue Schiffe jenseits von 150.000 BRZ in Fahrt bringen.

#### **Aktuelle Namens-, Charter- und Eignerwechsel**

Die britische Reederei Cruise & Maritime Voyages kündigte am 7. März 2016 den Kauf der PACIFIC PEARL ex OCEAN VILLAGE -10 ex ARCADIA -03 ex STAR PRINCESS -97, vom Stapel als SITMAR FAIRMAJESTY (63.786 BRZ/Bj. 1989) von P&O Cruises Australia an. Ab dem 9. Juni 2017 soll das Schiff als COLUMBUS für das in griechischem Besitz befindliche Unternehmen fahren und zunächst ab/bis London Tilbury eingesetzt werden. Die US-Reederei Celebrity Cruises kauft unterdessen den ecuadorianischen Veranstalter Ocean Adventures und seine beiden kleinen Galapagos-Schiffe ATHALA II (320 BRZ/Bj. 2007) und ECLIPSE (1.610 BRZ/Bj. 1998). Als einziges der großen Kreuzfahrtunternehmen bietet Celebrity Cruises bereits seit 2004 ganzjährig Galapagos-Kreuzfahrten an Bord der XPEDITION ex SUN BAY -04 (2.842 BRZ/Bj. 2001) an.

Oceania Cruises taufte am 27. April 2016 in Barcelona seinen Flottenneuzugang SIRENA ex OCEAN PRINCESS -16 ex TAHITIAN PRINCESS -09 ex R FOUR -02 (30.277 BRZ/Bj. 1999). Damit zählen nun vier der acht ursprünglich für Renaissance Cruises gebauten Schwesterschiffe der R-Klasse zur Flotte der US-Marke der Norwegian Cruise Line Holdings. Als Taufpatin fungierte Claudine Pépin, Tochter des französischen Starkochs Jacques Pépin, der Oceania Cruises von Anbeginn an als Executive Culinary Director dient. Vor seinem Einsatz als SIRENA war das Schiff für rund 50 Millionen US-Dollar umfangreich renoviert worden. Geschichte schrieb indes eines der Schwesterschiffe der SIRENA, die ADONIA ex ROYAL PRINCESS -11 ex MINERVA II -07 ex R EIGHT -03 (30.277 BRZ/Bj. 2001) der Carnival-Marke fathom, am 2. Mai 2016, als sie von Miami kommend als erstes US-Kreuzfahrtschiff seit Jahrzehnten in der kubanischen Hauptstadt Havanna eintraf. Reguläre Kreuzfahrten abseits der „People-to-people“-Nische von Begegnungsreisen bleiben für US-Reedereien allerdings zunächst weiterhin tabu. Deutlich weiter sind da schon andere Veranstalter: So kündigte Celestyal Cruises an,

die CELESTYAL CRYSTAL ex LOUIS CRISTAL -15 ex CRISTAL -11 ex OPERA -07 ex SILJA OPERA -06 ex SUPERSTAR TAURUS -02 ex LEEWARD -00 ex SALLY ALBATROSS -94 ex VIKING SAGA -86 (25.611 BRZ/Bj. 1980) ab November 2016 ganzjährig rund um Kuba einzusetzen. Auch FTI Cruises springt auf den Zug auf und positioniert die BERLIN ex FTI BERLIN -14 ex SPIRIT OF ADVENTURE -12 ex ORANGE MELODY -06 ex BERLIN -05 ex PRINCESS MAHSURI -85 ex BERLIN -82 (9.570 BRZ/Bj. 1980) im Dezember 2016 und Januar 2017 in Havanna.

Bei Redaktionsschluss noch nicht in Fahrt war die EMPRESS OF THE SEAS ex EMPRESS -16 ex EMPRESS OF THE SEAS -08 ex NORDIC EMPRESS -04 (48.563 BRZ/Bj. 1990), deren Rückkehr in die Flotte von Royal Caribbean International (siehe FERRIES 4/2015) durch einen offenbar massiv unterschätzten Renovierungsaufwand deutlich verspätet erfolgt. Nachdem das Schiff zuvor bereits bei Navantia in Cadix gedockt worden war, traf es am 1. April 2016 bei der Grand Bahama Shipyard in Freeport ein. Royal Caribbean sagte zwischenzeitlich bereits 13 geplante Reisen ab, da der Umbau wohl bedeutend schwieriger ist als angenommen. Unter anderem müssen die fünf Küchenbereiche des Schiffs von Grund auf neu aufgebaut werden, da eine Renovierung des Bestands wohl nicht mehr möglich war. Am 28. Mai 2016 sollte das Schiff nun endlich zur ersten Kurzreise ab Miami ablegen. Royal Caribbean Cruises kündigte indes am 10. Mai 2016 an, 51% der Anteile an seinen Marken Pullmantur (Spanien) und Croisières des France (Frankreich) an den Finanzinvestor Springwater Capital zu verkaufen bzw. diese in ein gemeinsames Joint-Venture einzubringen. Der Kreuzfahrtkonzern behält 49% der Anteile und bleibt alleiniger Besitzer der Schiffe und Flugzeuge von Pullmantur / CDF, die an die neue Gesellschaft verchartert werden. RCL wird zudem weiter das Management der Schiffe übernehmen. Das Unterfangen soll im Laufe des Jahres abgeschlossen werden. 2018 soll dann die MAJESTY OF THE SEAS (74.077 BRZ/Bj. 1992) letztlich doch zu Pullmantur wechseln, was bereits für dieses Jahr vorgesehen, dann jedoch abgesagt worden war (siehe FERRIES 3/2015).

Am 21. Mai 2016 sollte die DEUTSCHLAND ex WORLD ODYSSEY -16 ex DEUTSCHLAND -15 (22.496 BRZ/Bj. 1998) ihre erste Reise in Charter von Phoenix Reisen antreten. Bei Redaktionsschluss befand sich das Schiff in der Navantia-Werft im südspanischen Cadix, wo es unter anderem mit französischen Balkon nachgerüstet wurde und den weiß-türkisen Anstrich des Bonner Veranstalters erhielt. Der türkische Veranstalter etstur chartert ab Mitte Juni 2016 die DELPHIN ex KAZAKHSTAN II -96 ex BYELORUSSIYA -93 ex BELORUSSIYA -91 (16.214 BRZ/Bj. 1975) für drei- und viertägige Ägäis-Kreuzfahrten ab/bis Çeşme. Damit kommt das in indischem Besitz befindliche Schiff erstmals seit 2014 wieder für



Ein weiterer Neubau, der in diesem Frühjahr in Dienst gestellt wurde, ist die VIKING SEA. Das Foto zeigt das Schiff am 29. März 2016 auslaufend Piräus.  
Foto: George Koutsoukis

Kreuzfahrten zum Einsatz. Das Ende einer Ära steht bevor: Im Juli 2016 wird St. Helena Line die ST. HELENA (6.767 BRZ/Bj. 1990) außer Dienst und damit den Postschiffdienst nach St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha einstellen. Grund ist die bevorstehende Eröffnung des Flughafens St. Helena. Das Schiff gleichen Namens soll nun verkauft werden.

#### **Pleiten, Pech und Pannen**

Die seit mehreren Jahren vor dem thailändischen Laem Chabang – zuletzt ohne jegliche Besatzung – aufliegende OCEAN DREAM ex FLAMENCO I –11 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) entwickelte am 26. Februar 2016 eine deutliche Krängung infolge Wassereintruchs. Am Folgetag geriet hierdurch eine offenstehende Bordwandtür unter Wasser und das Schiff kenterte über die Backbordseite. Das Wrack, aus dem anfangs Betriebsstoffe ausliefen, schaut aufgrund der geringen Wassertiefe an der Untergangsstelle ziemlich genau mit der Steuerbordhälfte aus dem Wasser.

Die RHAPSODY OF THE SEAS (78.878 BRZ/Bj. 1997) von Royal Caribbean International wurde in der Nacht zum 25. April 2016 im Golfe du Lion bei starkem Wellengang beschädigt, als die Fenster von fünf

Kabinen auf Deck 3 brachen. Hierdurch wurden nicht nur die betroffenen Kabinen unbewohnbar, sondern auch umliegende Kabinen sowie weitere auf dem darunterliegenden Deck in Mitleidenschaft gezogen. 44 Reisende mussten daher im nächsten Hafen die vorzeitige Heimreise antreten. Ernsthaft verletzt wurde jedoch niemand.

Mehr als ein halbes Jahr nach ihrem Maschinenraumbrand nördlich der Falkland-Inseln (siehe FERRIES 1/2016) sollte die LE BOREAL (10.944 BRZ/Bj. 2010) der Reederei Ponant am 24. Mai 2016 wieder in Fahrt kommen. Die Reparaturen im Trockendock Ente Bacini 3 in Genua, das zu diesem Zweck von Fincantieri angemietet worden war, dauerten somit länger als ursprünglich vorgesehen. Bereits am 5. November 2015 wurde die NEW IMPERIAL STAR ex ROYALE STAR –13 ex PALOMA I –07 ex PALOMA –01 ex DMITRIY SHOSTAKOVICH –00 (12.586 BRZ/Bj. 1980) in Hong Kong arretiert, nachdem schwerwiegende Sicherheitsmängel festgestellt worden waren. Am 17. März 2016 entzog RINA dem Schiff die Klasse. Der ukrainische Kapitän Valerie Lyzhyn und seine 45 Besatzungsmitglieder sind offenbar seit Monaten ohne Bezahlung an Bord gestrandet. Langsam gingen die – ohnehin streng rationierten – Vorräte aus, bestätigte Lyzhyn der Nachrichtenagentur Reuters.

## DFV Intern

von Marko Stampehl

#### **So geht es mit FERRIES weiter**

Die Redaktionsleitung wird vom Vorstand des DFV, Ralph Christian Schöttker und Marko Stampehl, übernommen. Weitere Informationen dazu folgen in der Ende September erscheinenden Ausgabe 3/2016, die auch dieses Jahr wieder traditionell die „Sommerhighlights“ als Hauptthema haben wird. Wir freuen uns über Ihre und Eure Fotos und Beiträge dazu (und natürlich auch zu anderen Themen), die zukünftig an die neue Redaktions-E-Mail-Adresse gesandt werden sollten: redaktion.ferries@faehrverein.info

Der DFV mit seinem Vorstand und allen Mitgliedern dankt Frank Lose für die vergangenen 22 Jahre, in denen er unermüdlich über 80 hervorragende Ausgaben von FERRIES erstellt hat. Frank bleibt dem DFV als Mitglied erhalten und wir freuen uns auch weiterhin seine schönen Fotos in FERRIES zeigen zu können.

#### **DFV-Kalender**

Der DFV-Kalender 2017 wird, wie schon in Ausgabe 1/2016 angekündigt, „Fährschiffe, die auf deutschen Werften gebaut wurden“ zum Thema haben. Bildvorschläge noch bis zum 7. Juli (Einsendeschluss wurde

verlängert) an dfv@noelting-net.de gesendet werden. Die Fotos sollten im Seitenverhältnis 3:2 oder 4:3 vorliegen und mindestens 2.500 x 1.700 Pixel aufweisen. Bilder bitte vor dem Versand nicht komprimieren.

#### **Vereinsfahrt**

Die diesjährige Vereinsfahrt geht vom 30. September bis 3. Oktober auf die Britischen Inseln und führt uns nach Hull, Cairnryan, Belfast, Liverpool und Harwich, wir fahren mit P&O Ferries und Stena Line. Nähere Informationen über Ablauf und Preise findet Ihr unter [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) sowie im Beihefter in FERRIES Ausgabe 1/2016.

#### **Webseite**

Die neue Webseite des Deutschen Fährschiffsverkehrsvereins unter [www.fahrverein.info](http://www.fahrverein.info) geht an den Start. Ab sofort können Informationen zum Verein und z.B. DFV Intern dort abgerufen werden. Die Seite ist noch im Aufbau befindlich, das DFV-Forum befindet sich daher derzeit noch in der alten Umgebung auf [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info). Sobald das Forum umgezogen ist, wird der alte Bereich entfernt. Neue Zugangsdaten werden dann ebenfalls notwendig, weiteres geben wir zu gegebener Zeit bekannt.



Die MIDSLAND ex RHEINLAND -93 (1.812 BRZ/Bj. 1974) ist mit ihren 42 Jahren der Veteran in der Flotte der Rederij Doeksen. Spätestens nach der Indienststellung der beiden Neubauten im Jahr 2018 dürfte es für sie im niederländischen Wattenmeer keine Verwendung mehr geben. Foto: Stefan Hefter

# FERRIES Küstenschifffahrt

von Stefan Hefter

## Zwei Neubauten aus Vietnam für die Rederij Doeksen

Die niederländische Rederij Doeksen hat bei der zur Triyards Holding aus Singapur gehörenden Strategic Marine im vietnamesischen Vun Tau zwei kombinierte Passagier-/Frachtkatamarane bestellt. Die rund 70 Meter langen und aus Aluminium bestehenden Fähren werden eine Kapazität für 600 Passagiere und 64 Autos aufweisen und über einen LNG-Antrieb verfügen. Der Auftrag hat ein Volumen von 44 Millionen Euro. Die Reederei erhält einen finanziellen Zuschuss in Höhe von rund 1,2 Millionen Euro aus dem sogenannten „Wattenmeerfonds“, der zur Unterstützung von Maßnahmen, die dem Umweltschutz im niederländischen Teil des Wattenmeeres dienen, bereitsteht. Strategic Marine ging als Sieger aus einem Bieterverfahren hervor und setzte sich am Ende gegen Damen Shipyards aus Galatz in Rumänien und Austal Ships in Cebu auf den Philippinen durch. Letztgenannte Werft unterlag überraschend, hatte sie doch bereits die kombinierte Passagier-/Frachtkatamaranfahre VLIELAND (2.726 BRZ/Bj. 2005) für Doeksen gebaut. Strategic Marine hat angekündigt, mit dem Bau der Fähren in diesem Sommer zu beginnen. Ende 2017 sollen beide Schiffe in die Niederlande überführt und dort endausgerüstet werden. Die Indienststellung auf den Routen Harlingen – Vlieland und Harlingen – Terschelling ist für Mitte April 2018 vorgesehen. Ursprünglich beabsichtigte Doeksen die Frachtkatamaranfahre NOORD NEDERLAND (361 BRZ/Bj. 2002) von einem konventionellen auf einen Dual-Fuel-Antrieb umzurüsten, doch mit der Vergabe der Neubaufträge nahm man Abstand von diesem Projekt. Zwei Passagierkatamarane, ein Frachtkatamaran, eine Kombination aus beiden und zwei konventionelle Auto-/Passagierfährschiffe bilden derzeit die Flotte der friesländischen Reederei. Die Schiffe könnten in ihrem Alter und ihrer Bauart kaum unterschiedlicher sein. Außerdem verfügt das Unternehmen gemeinsam mit Vlieland Maritiem Vervoer über das für zwölf Fahrgäste ausgelegte Schnellboot ZEEHOND (Bj. 2011), das als „Waddentaxi“ vermarktet wird. Dagegen zählt die LISA I ex SPATHOEK -16 ex SCHLESWIG-HOLSTEIN -11 (1.743 BRZ/Bj. 1988) nicht mehr zur Doeksen-Flotte. Mitte Dezember 2015 wurde die ehemalige W.D.R.-Fähre an Dick van der Kamp Shipyales B. V. übergeben und von Lauwersoog in den Großraum Rotterdam, genauer nach Ridderkerk, verholt. Nach dem Verkauf an griechische Interessenten startete das Schiff von dort aus am 8. Mai 2016 die Überführungsreise nach Piräus.

## WAPPEN VON NORDERNEY zum Abbruch verkauft

Der Trend zur Verschrottung in die Jahre gekommener Fahrgastschiffe hält unvermindert an. Anfang 2016 verkaufte die AG Reederei Norden-Frisia ihre WAPPEN VON NORDERNEY ex WAPPEN VON ECKERNFÖRDE -80 ex DONALD DUCK -80 ex FRISIA XII -80 (154 BRT/Bj. 1967) zum Abbruch an die Firma DA Schiffsverwertung GmbH & Co. KG in Papenburg. Ende Februar traf das Schiff dort ein. Zuvor war die auf der Emden Cassens Werft GmbH gebaute WAPPEN VON NORDERNEY 49 Jahre fast ausschließlich in ostfriesischen Gewässern aktiv, anfangs im Fährdienst für Norden-Frisia selbst und zuletzt viele Jahre als Ausflugsschiff für die Tochtergesellschaft Cassen Eils & Frisia Touristik GmbH Norderney, vermarktet als Cassen-Tours. Für letztgenannte führte sie ein umfangreiches Programm an Erlebnisfahrten zu den Seehundsbänken, zu den ostfriesischen Inseln und ins Wattenmeer durch. Die Touren starteten ab Norddeich, Norderney und Greetsiel. Ihre Aufgaben hat die im letzten Jahr bei der Schiffswerft Diedrich GmbH & Co. KG in Moormerland-Oldersum an der Ems grunderneuerte FRISIA XI ex RÜM HART-14 ex BALTRUM IV -82 (179 BRZ/Bj. 1969) übernommen, die die AG Reederei Norden-Frisia im März 2014 von der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) erworben hatte. Darüber hinaus kommt die FRISIA X (187 BRZ/Bj. 1972) für Cassen Tours zum Einsatz.



Die WAPPEN VON NORDERNEY am 23. August 2015 in Greetsiel. Foto: Frank Lose

**Rendsburger Schwebefähre stark beschädigt**

Am 8. Januar 2016 ereignete sich am Nord-Ostsee-Kanal ein schwerer Unfall. Das Küstenmotorschiff EVERT PRAHM (1.598 BRZ/Bj. 1996) kollidierte mit der weltbekanntesten und unter Denkmalschutz stehenden Schwebefähre, die an einer Laufschiene unter der Rendsburger Eisenbahnbrücke hängt. Sie ist eine von weltweit nur noch sieben existierenden Schwebefähren. Bei einem maximalen Ladegewicht von 7,5 Tonnen hat das 14 Meter lange und 6 Meter breite Gefährt eine Kapazität von sechs Autos und 60 Passagieren. Zum Zeitpunkt des Unglücks befand sich außer dem Führer lediglich ein weiterer Fahrgast an Bord. Beide wurden verletzt. Die EVERT PRAHM war als in Längsrichtung fahrendes Schiff Vorfahrt berechtigt. Fernsehbilder zeigten, dass die an Stahlseilen hängende Schwebefähre infolge des Zusammenstoßes hin und her geschleudert wurde. Zwei der zwölf Trageseile rissen, und die Fähre sprang aus ihrer Laufschiene, so dass sie sofort manövrierunfähig war. Es dauerte mehrere Stunden bis es einem Expertenteam gelang, die Gondel wieder in die Laufschiene zu hängen und sie von Hand zur Südseite des Kanals zu ziehen. Danach konnte sowohl der Eisenbahnverkehr auf der wichtigen Strecke zwischen Hamburg und Dänemark als auch der Schiffsverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal wieder freigegeben werden.

Beim Zusammenprall wurde die über 100 Jahre alte Rendsburger Schwebefähre stark beschädigt. Weite Teile sind verformt, elektrische und maschinenbauliche Anlagen nicht mehr funktionsfähig. Es kann von einem Millionenschaden ausgegangen werden. Die Demontage der Schwebefähre war sehr aufwändig, und so traf sie auch erst am 15. März 2016 auf dem Bauhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Rendsburg ein. Nach der möglicherweise Monate dauernden Auswertung durch Sachverständige kann entschieden werden, ob die Fähre repariert werden wird oder ob es einen Ersatzbau geben wird. Das Bundesverkehrsministerium hat zugesichert, dass die Fährstelle unter der Rendsburger Eisenbahnbrücke auf jeden Fall wieder in Betrieb genommen werden wird.

Auch an anderer Stelle des Nord-Ostsee-Kanals gab es Probleme beim Fährverkehr. Ende Januar 2016 musste die zwischen den Kieler Stadtteilen Holtenau und Wik pendelnde Personenfähre ADLER I (17 BRT/Bj. 1984) der Reederei Adler-Schiffe GmbH & Co. KG, Westerland/Sylt kurzfristig aus dem Dienst genommen werden. Ein undichter Ruderpropeller erforderte eine Notreparatur. Da es in Kiel und Umgebung keine freien Werftkapazitäten gab, verholte die Fähre nach Rendsburg. Bei der bundeseigenen Saatsee-Werft, die u. a. auch für die Wartung der auf dem

Nord-Ostsee-Kanal eingesetzten Autofähren verantwortlich ist, wurde die ADLER I aus dem Wasser gehoben und der Schaden repariert. Anfang Februar 2016 kehrte das Schiff auf die Linie vor den Kieler Schleusen zurück.

**Neuigkeiten von der Lühe-Schulau-Fähre**

Seit ihrem Werftaufenthalt im März 2016 bei der Marine Service Brandt GmbH in Oortkaten präsentiert sich die DAT OLE LAND II (Bj. 2012) der Lühe-Schulau-Fähre GmbH in einem veränderten, der Optik der Vorgängerin STÖRTEBEKER ex DAT OLE LAND -12 (110 BRT/Bj. 1989) entsprechenden blau-gelben Anstrich. Bereits im Laufe der letzten Saison war auf dem Schiff ein neues Bordfernsehen installiert worden. Gab es auf den Bildschirmen bis dahin nur nautische Informationen zu sehen, werden seitdem auch aktuelle Nachrichten, Sport, Wetter und Hinweise auf die Sehenswürdigkeiten der Region präsentiert. Zusätzliche Einnahmen erhofft man sich aus dem Chartergeschäft, das erstmals zum Ende der letzten Saison erfolgreich angeboten wurde und in diesem Jahr ausgebaut werden soll. Chartersfahrten sind täglich nach der Durchführung der letzten Fahrt des regulären Fahrplans möglich, die stets um kurz nach 19:00 Uhr am Lüheanleger im Alten Land endet.



oben: Das Fahrgastschiff DAT OLE LAND II, hier vor dem Lüheanleger auf der Elbe, hat während des letzten Werftaufenthalts einen veränderten, dem Vorgängerschiff entsprechenden Anstrich erhalten. Foto Stefan Hefter

unten: Die WESTFALEN erhielt im Dezember 2015 wieder ihren alten Namen zurück. Zuvor setzte AG „Ems“ das Schiff als HELGOLAND ein. Foto: Frank Lose



Name	von	an	Neuer Name	Bemerkungen
<b>Fähren</b>				
AF CLAUDIA PRIMA	Adria Ferries	V	Atlantic Blue Seaways	CARIBBEAN GALAXY ex DAEDALUS
AQUA MARIA	ANEN Lines	V	Aqua Ferries	MYRTIDIOTISSA ex FERRY MUROTO
AQUA SPIRIT	Nel Lines	V	Seajets	ex AGIOS ANDREAS II
BOGNES	Torghatten Trafikkselskap	N	AUSTRALIA	
BORAQ	Comarit	V	Intershipping	GIBRALTAR JET ex HIGHSPEED 3
BRANDAL	Torghatten Trafikkselskap	N	ANDAL	
CARIBBEAN GALAXY	Atlantic Blue Seaways	C	Grimaldi Ferries	Livorno-Barcelona-Tanger
DIAGORAS	Blue Star Ferries	C	African Moroccan Line	Algeciras - Tanger
EL. VENIZELOS	Anek Lines	C	African Moroccan Line	Algeciras - Tanger
FRIGG SYDFYEN	Færger	C	Ø Færger	kurze Zeit Faaborg - Avernakø - Lyø ex FERRY OSAKA
GOLDEN BIRD 5	Atomsim Lampung	N	MUTIARA SENTOSA 2	ex FERRY OSAKA
ICHNUSA	Saremar	V	BluNavy	Santa Teresa di Gallura-Bonifacio
IKARUS	Grimaldi Ferries	N	CRUISE SMERALDA	
IONIAN SPIRIT	Agoudimos Lines	V	Sea Med	ex VIKING 3
IONIAN STAR	Levante Ferries	N	MARE DI LEVANTE	ex NIIHAMA 2
LE RIF	IMTC	V	World Detroit Shipping	ex GALLOWAY PRINCESS
MALO SEAWAYS	DFDS	C	GNV	ex STENA NORDICA
MENHIR		V	Cretan Cargo Ferries	ex CHRISTIAN IV
MISTRAL EXPRESS	Comanav	V	Italien	ex ESTEREL
NORD PAS-DE-CALAIS	Eurotransmanche	C	FRS Iberia	AL ANDALUS EXPRESS Motril - Tanger Med
PALLADIO	Siremar	V	Abbruch in Aliaga	
PRINS JOACHIM	Scandlines	V	European Seaways	PRINCE Igoumenitsa-Brindisi
PUERTO RICO	US Dept. of Transport	C	Bay Ferries	ex ALAKAI
RAFELIA 2	Darma Bahari Utama	V	gesunken	ex SHODOSHIMA MARU
RHAPSODY	GNV	C	Hotelschiff in Marokko	ex NAPOLEON BONAPARTE
SCANDOLA	Cie. Meridionale	C	Balearia	DENIA CIUDAD CREATIVA ex VIA LIGURE
SORRENTO	Grimaldi Ferries	V	Abbruch in Aliaga	RENTO ex EUROSTAR VALENCIA
SPEEDRUNNER III	Aegean Speed Lines	C	Levante Ferries	ex SUPERSEACAT THREE
SUPERSTAR	Tallink	V	Corsica Ferries	PASCAL LOTA nicht MEGASTAR SIX
TRELLEBORG	Stena Line	V	MH Marine Co.	SUNNY
TUSTNA	Fjord1	V	CRISTOBAL COLON DE IBIZA	Ibiza-Formentera
<b>Passagierschiffe</b>				
AEGEAN GLORY	Pleasure Cruises	N	COSMOS	ex MYKINAI
PACIFIC PEARL	P&O Cruises Australia	V	Cruise & Maritime Voyages	COLUMBUS ex STAR PRINCESS
<b>Ro-Ro</b>				
ANTARES	Baja Ferries	N	CABO STAR	ex FINNFOREST
HOBURGEN	Rederi AB Lillgard	V	LA CARACOLA	ex BAZIAS 5

V = Verkauf • N = Umbenennung • C = Charter

Mit der AQUA SPIRIT ex MR. SHOPPY ONE -11 ex ANDREAS II -07 ex AGIOS ANDREAS II -05 (2.679 BRZ/Bj. 2000) hat die griechische Reederei ihr erstes konventionelles Schiff in Dienst gestellt. Die AQUA SPIRIT verkehrt auf den Strecken zu kleineren Ägäis-Inseln, die von den großen Schiffen nicht oder nur unregelmäßig angelaufen werden. Außerdem verbindet das Schiff viele Inseln untereinander. Foto: Panagia Ekatontapiliani



Die BASTØ VII ex BASTØ IV -16 ex BOKNAFJORD -10 ex BJØRNEFJORD -01 ex AUSTRHEIM -95 (3.692 BRZ/Bj. 1986) am 6. Mai 2016 in Moss. Das Schiff wurde, wie in FERRIES 1/2016, Seite 34, gemeldet, umbenannt, um den alten Namen für einen Neubau freizumachen. Das Schiff verkehrt für Bastø Fosen zwischen Horten und Moss über den Oslofjord. Foto: Frank Lose



Das ehemalige Hurtigruten-Schiff **SJØKURS** ex **GANN -07** ex **RAGNVALD JARL -95** (2.182 BRZ) wurde 1956 bei Blohm+Voss in Hamburg gebaut und wird von Rogaland Sørlandets Maritime Videregående Skole zu Ausbildungsfahrten für Seefahrtsschüler eingesetzt. Das Foto zeigt das Schiff am 9. Mai 2016 im Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Olaf Kuhnke

Die seit Februar letzten Jahres in Piräus aufgelegte **PANAGIA TINOU** ex **AGIOS GEORGIOS -14** ex **PANAGIA EKATONTAPILIANI -04** ex **EXPRESS ARTEMIS -01** ex **PANAGIA EKATONTAPILIANI -99** ex **APOLLO EXPRESS 2 -96** ex **ROMILDA -93** ex **STENA HENGIST -92** ex **HENGIST -91** (5.122 BRZ/Bj. 1972) ist am 26. April 2016 nach Wassereinbruch gesunken. Foto: George Koutsoukis





Die HELLENIC HIGHSPEED ex HELLENIC WIND -16 ex VIKING -09 ex SUPERSEACAT TWO -08 (4.662 BRZ/Bj. 1997) wird erstmals seit ihrem Verkauf nach Griechenland für Hellenic Seaways eingesetzt. Zuvor war das Schiff im Sommer immer an Atlantico Lines verchartert worden und zwischen den Azoren zum Einsatz gekommen. Seit dem 9. Mai 2016 wird die Schnellfähre zwischen Rafina, Tinos, Mykonos, Paros, Ios und Santorini eingesetzt. Foto: Nikos Thyros

Die ALMARIYA ex ISABELLA I -16 ex NORDLANDIA -13 ex NORD GOTLANDIA -98 ex OLAU HOLLANDIA -89 (21.473 BRZ/Bj. 1981) wurde im Januar dieses Jahres an Trasmediterranea verkauft und verkehrt weiterhin zwischen Almeria und Nador in Marokko. Die spanische Reederei wird 2017 100 Jahre alt. Um dieses zu feiern, hat man die Zahl 100 bereits jetzt aufgemalt. Foto: Mike Barker

