

Dezember 2016 • 25. Jahrgang • CHF 14,00 • EUR 9,00

# FERRIES

# 4-16

Das Magazin des Deutschen Fährschiffsvereins



FÄHREN • KREUZFAHRER • KÜSTENPASSAGIERSCHIFFE • AUSFLUGSDAMPFER



**Elb-Link im Interview**

**Reisebericht: Vereins- und Leserreise 2016**

**Vom Helgen bis zum Strand: KATTEGAT**

**Fjordfährer-Klassiker in Gudvangen**

**Viking Line bestellt Neubau in China**

**Schiffsportrait: MONARCH**



Zu einem besonderen Besuch traf am 16. September die NORDSTJERNEN (2.191/1956) in Hamburg ein. Vor sechzig Jahren war das Schiff bei Blohm + Voss für den Hurtigruten-Dienst der Bergenske Dampskibsselskab gebaut worden. An der Überseebrücke konnten Interessierte das Schiff besichtigen. Am 18. September fuhr das Schiff mit Passagieren durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel. Von dort ging es nach dem Absetzen der Passagiere weiter nach Danzig in die Werft. Foto: Marko Stampehl

Nach der erfolgreich verlaufenen ersten Saison zwischen Cuxhaven und Helgoland hat die Reederei Cassen Eils angekündigt, ihr neues Flaggschiff HELGOLAND (2.150/2015) 2017 zusätzlich auch von Hamburg aus einzusetzen. Das Foto zeigt das Seebäderschiff am 10. April 2016 vor Cuxhaven. Foto: Frank Lose



Sehr geehrtes DFV-Mitglied,

auch in diesem Jahr erhalten Sie mit der letzten Ausgabe von FERRIES wieder ein paar wichtige Informationen von uns.

Nach Absprache mit dem Verlag und der Redaktion von FERRIES können wir auch im kommenden Jahr den Mitgliedsbeitrag für den Deutschen Fährschiffsverkehrsverein bei € 33,00 im Inland und, aufgrund der höheren Portokosten, € 38,00 im Ausland belassen. Wir freuen uns, dass Sie also weiterhin zum gleichen Preis viermal im Jahr die Zeitschrift FERRIES erhalten, den elektronischen Rundbrief „DFV intern“ beziehen (Bestellung unter [redaktion.intern@faehrverein.info](mailto:redaktion.intern@faehrverein.info)) und unsere Homepage [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) bzw. ab 2017 [www.faehrverein.info](http://www.faehrverein.info) nutzen können. Dort finden Sie viele weitere Informationen über den DFV und können sich mit anderen Mitgliedern austauschen. Schauen Sie doch mal vorbei!

**Sofern wir ein SEPA-Lastschrift-Mandat von Ihnen haben, müssen Sie jetzt nichts tun.**

Bitte teilen Sie nur unbedingt mit, wenn Sie eine neue Bankverbindung haben, da sonst Rücklastschriftgebühren anfallen können, welche durch den Verein nicht getragen werden können. Überweisen Sie Ihren Beitrag bitte auch nicht vorab! Der Einzug wird am 15. Februar 2017 von Ihrem Konto erfolgen. Sollten Sie Fragen zu Ihrem Lastschrift-Mandat haben oder eine geänderte Bankverbindung mitteilen möchten, sprechen Sie uns bitte an oder senden uns eine E-Mail.

**Sollten Sie uns keine Ermächtigung erteilt haben**, den fälligen Mitgliedsbeitrag einzuziehen, so bitten wir um Überweisung des Betrages spätestens bis zum 15. Februar 2017 auf unser Vereinskonto. Geben Sie im Verwendungszweck unbedingt Ihren Namen und den Wohnort an, damit wir die Zahlung zweifelsfrei zuordnen können. Nachfolgend sehen Sie die Bankverbindung des Vereins, damit Sie Ihre Überweisungen richtig leiten können:

**Deutscher Fährschiffsverkehrsverein e.V.**  
Hamburger Volksbank eG

IBAN: DE43 2019 0003 0084 5000 00  
BIC/ Swift-Code: GENO DE F1 HH2

Bitte beachten Sie, dass alle evtl. anfallenden Gebühren für Überweisungen in Eigenregie zu tragen sind. **Achten Sie bitte unbedingt darauf, auf das korrekte Konto zu zahlen.** Für DFV-Mitglieder ist dies das hier angegebene Konto bei der Hamburger Volksbank.

**Wenn Sie uns ein SEPA-Lastschrift-Mandat erteilen wollen**, so nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf (Kontaktdaten siehe unten!).

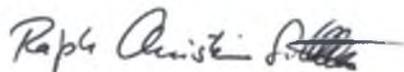
In Hamburg, Bremen und Niedersachsen gibt es mittlerweile regelmäßige Stammtische, bei denen sich unsere Mitglieder treffen. Dabei sind auch Gäste aus anderen (Bundes-)Ländern gern gesehen. Die Termine finden Sie aktuell auf unserer Homepage [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info) bzw. [www.faehrverein.info](http://www.faehrverein.info).

Abschließend weisen wir noch auf unsere Jahreshauptversammlung am 14. Januar 2017 in Rostock hin, zu der in dieser Ausgabe gesondert eingeladen wird. Unsere diesjährige Vereinsfahrt findet voraussichtlich vom 30. September bis zum 2./3. Oktober 2017 statt. Hierzu werden wir Ihnen noch Informationen zukommen lassen.

Sollten Sie Ihre Mitgliedschaft im DFV gekündigt haben, schenken Sie diesem Schreiben bitte keine weitere Beachtung, denn es wird der Ausgabe 4 automatisch beigelegt.

Wir wünschen allen Mitgliedern ein erfolgreiches und schönes Jahr 2017!

Mit freundlichen Grüßen,



Ralph Christian Schöttker  
**Deutscher Fährschiffsverkehrsverein**  
1. Vorsitzender

# FERRIES

Das Magazin des Deutschen Fährschiffsvereins

Frank Heine • Schmiedestraße 28 • 24986 Mittelangeln OT Dammholm

Tel/Fax: 04623 189975 • verlag.ferries@faehrverein.info

## Liebe Abonnenten,

das Jahr nähert sich mit dieser FERRIES-Ausgabe dem Ende. Wie in den letzten Jahren haben wir Ihnen auch 2016 wieder neue und alte Geschichten über Fähren und Passagierschiffe näher gebracht. Gefüllt mit hunderten Fotos von mehreren Dutzend Shiplovers und mit Hilfe unserer ehrenamtlichen Autoren haben wir versucht, ein interessantes Magazin für alle unsere Leser zusammen zu stellen. Damit Sie auch nächstes Jahr noch ihre Freude an FERRIES haben, muss Ihr Abonnement erneuert werden. Der Preis für das Jahresabonnement beträgt, wie auch im letzten Jahr, 33,00 EUR im Inland und, aufgrund der höheren Portokosten, 38,00 EUR im Ausland. Bitte überweisen Sie Ihre Subskriptionsgebühr (Abonnement) bis zum 31. Januar 2017 auf das unten RECHTS angegebene Konto bei der Stadtparkasse Hannover.

Leider haben wir immer wieder Schwierigkeiten, einige Zahlungen richtig zuzuordnen, weil der Name des Abonnenten und der Wohnort nicht genannt wurden. Bitte unterstützen Sie uns auch dabei. Bitte stellen Sie sicher, dass Sie ausschließlich auf das oben angegebene Konto überweisen und nicht auf das Konto des DFV bei der Hamburger Volksbank.

Sollten Sie sich für eine Kündigung des Abonnements entschlossen haben oder in Zukunft noch entschließen, so teilen Sie uns dies bitte rechtzeitig (mindestens einen Monat vor Jahresende) mit. Es ist dabei unwesentlich, ob das per Fax, Email, Brief oder telefonisch geschieht – wichtig ist nur, dass wir Bescheid wissen. Kündigen können Sie übrigens ohne Angabe von Gründen. Betrachten Sie dieses Schreiben bitte als Erinnerung an die noch ausstehende Zahlung. Jedes Jahr wieder verbrauchen wir viel Geld für Mahnschreiben, das mit Sicherheit für die Erstellung der Zeitschrift sinnvoller verwendet werden könnte. Sollten Sie Ihr Abonnement bereits gekündigt oder die Zahlung bereits vorgenommen haben, schenken Sie diesem Schreiben keine weitere Beachtung, denn es wird der Ausgabe 4 automatisch beigelegt.

## Dear readers,

Another eventful year is coming to an end – another year where our magazine FERRIES brought you new and old stories of ferries and passenger ships. Filled with hundreds of pictures from dozens of shiplovers we tried to produce an interesting magazine for all our readers. To make sure you receive FERRIES also during the coming year, your subscription has to be renewed. The annual subscription/membership fee for 2017 is again 38,-€. Please make your payment to one of the following accounts (please note the different account holders) or in cash to the above address.

### Please note the following rules of payment:

- 1.) you can send 38,- € in cash to the above address on your own risk (**this method is not safe**)
- 2.) IBAN-transfers within the European countries are free of charge, but if you make a transfer from a foreign bank account to one of our German accounts you have to assure that all probably arising processing fees are cleared from your side. Incomplete payments will not be accepted. Please do not forget to mention your name with the payment.

Please consider this flyer as what it is supposed to be: a reminder. So please throw it away only after you made the payment. With your on-time payment at the beginning of each year you do not only help us saving our magazine but also keep the membership/subscription fee down. In case you are going to decide to cancel your membership/subscription now or in the future, please inform us early enough at least one month before the end of each year. It does not matter if this will be done by fax, email, letter or at the phone – important is only that you give us notice. The deletion of your membership/subscription can be done at every time without any reasons.

## Beste abonnees,

Met dit schrijven valt alweer de laatste uitgave van FERRIES voor dit jaar bij jullie op de mat. De redactie en ondergetekende hopen dat de abonnees er weer veel plezier aan hebben mogen beleven. Wij zijn van plan om ook in 2017 weer vier bladen uit te brengen. Wilt u deze ontvangen maak dan het abonnement geld van € 38,- (incl. verzending) over aan de hierna aangegeven rekeningen. Indien betaling niet voor 1 februari is ontvangen stopt de toezending.

Auf viele weitere Jahre mit Ihnen und unserer Zeitschrift freut sich das ehrenamtliche Redaktionsteam von FERRIES.

We are looking forward to many coming years with you and our magazine.

We kijken ernaar uit om vele komende jaren met u en ons magazine.

Mit freundlichen Grüßen / Kind regards / Met vriendelijke groeten

Frank Heine

Deutsche Fährschiffahrtspublikationen

## Bitte prüfen Sie vor der Zahlung, auf welches Konto Sie überweisen:

Please check before paying, which bank account your remittance should go to:

Controleer alvorens te betalen, welke rekeningnummer uw overschrijving dient om te gaan:

**DFV-Mitglieder** zahlen auf das **LINKS** angegebene Konto des Vereins, sofern sie dem Verein kein SEPA-Lastschriftmandat erteilt haben.

**Members of the DFV** arrange bank transfer to the account on the **LEFT**, unless they have given the club a SEPA-mandate.

**DFV leden** betalen aan de linkerzijde nummer, tenzij je ons een SEPA mandaat hebben gegeven.

### DFV-Mitglieder/-Members/-Clubleden:

Deutscher Fährschiffsverein e.V.

Hamburger Volksbank eG

IBAN: DE43 2019 0003 0084 5000 00

BIC/Swift-Code: GENO DE F1 HH2

Wenn Sie **Abonent** von FERRIES sind zahlen Sie auf das hier **RECHTS** angegebene Konto des Verlags.

**Subscribers** pay to the account on the **RIGHT**.

**Abonnees** betalen aan de rechterzijde nummer.

### Abonnenten/Subscribers/Abonnees:

Frank Heine

Sparkasse Hannover

IBAN DE02 2505 0180 0025 2563 43

BIC/Swift-Code: SPKH DE 2H XXX

# FERRIES

Das Magazin des Deutschen Fährschiffahrtsvereins

ISSN 1613-6446

www.fahrverein.info

redaktion.ferrries@fahrverein.info

Redaktionsanschrift am Fuß der Spalte

## Redaktionsleitung

Ralph Christian Schöttker  
Marko Stampehl

## Redaktion

Raoul Fiebig, Stefan Hefter,  
Uwe Jakob, Stefan Kaminski

## Layout und Satz

Marko Stampehl  
Ralph Christian Schöttker

## Mitwirkung an dieser Ausgabe

Bernard Biger, Klaus Bombel,  
Tony Davis, Hans-Joachim Hellmann,  
Kalle Id, Tsuyoshi Ishiyama,  
Dirk Jankowsky, Frank Jensen, Trevor  
Jones, Peter Knego, Kai Ortel,  
Frank Lose, Mike Louagie,  
Klemens Rubinke, Harald Sætre,  
Jürgen Saupe, Martin Schubotz,  
Hans Smallegange, Peter Therkildsen,  
Rob de Visser, Tim Wagner

## Korrekturen

Raoul Fiebig, Stefan Hefter, Uwe Jakob,  
Stefan Kaminski, Sebastian Schritt

## Verlag & Vertrieb

Deutsche Fährschiffahrtspublikationen  
Frank Heine  
Schmiedestraße 28  
24986 Mittelangeln/Dammholm  
Tel. +49 4623 189975  
verlag.ferrries@fahrverein.info

## Druck & Herstellung

Druckzentrum Neumünster GmbH  
Rungestraße 4  
24537 Neumünster

Der Verkaufspreis enthält die  
gesetzliche Mehrwertsteuer.

**FERRIES** erscheint  
viermal jährlich, quartalsweise

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Redaktion und 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.

## Deutscher Fährschiffahrtsverein e. V.

Die internationale Vereinigung für Fähren,  
RoRos und Kreuzfahrtschiffe (gegr. 1994)

Mitgliedsbeitrag 2016:  
Inland 33,- EUR • Ausland 38,- EUR

Aufnahmeantrag und Infos erhältlich bei  
DFV e.V. • 1. Vorsitzender  
Ralph Christian Schöttker  
Am Grambker See 21a  
28719 Bremen  
rcs@fahrverein.info

## Editorial

Liebe FERRIES-Leser!

Dass im Wattenmeer vor der deutschen Nordseeküste ein Schiff auf einer Sandbank festkommt, ist zwar nicht alltäglich, aber soweit auch nichts Besonderes. Mal dauert es ein Stündchen, mal auch eine Tide, bis das Fahrzeug wieder flott ist – und davon bekommt bis auf die unmittelbar betroffenen Menschen an Bord in der Regel kaum jemand etwas mit. Es sei denn, es ist zufällig ein Kamerateam unter den Fahrgästen, das eindrucksvoll dokumentiert, wie in der Restauration an Bord nach ein paar Stunden das Essen ausgeht – und so ein paar Minuten im Regionalprogramm füllen kann. Da war das betroffene Schiff, in diesem Fall die HARLINGERLAND, längst wieder zwischen Wangerooge und Harlesiel problemlos hin- und hergependelt.

Unangenehme Meldungen in den Medien musste im tiefsten Sommerloch 2016 auch die Reederei Elb-Link ertragen. Als man lieber den ersten Geburtstag der Route zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel feiern wollte, geisterten plötzlich Gerüchte einer unmittelbar bevorstehenden Insolvenz durch den Blätterwald. Für uns war das neben vielen anderen Aspekten ein Grund, einmal persönlich bei Elb-Link vorbeizuschauen und nachzufragen. Das Interview dazu können Sie in diesem Heft nachlesen. Wenn es sich anbietet, wollen wir auch in Zukunft Gespräche mit Reedereien suchen.

Eine weitere Neuheit in diesem Heft ist unsere Rubrik „Vom Helgen bis zum Strand“, in der wir einen Bilderbogen zu einem Schiff abdrucken, dessen Geschichte bereits ihr Ende gefunden hat. Daran mitgearbeitet haben mehrere DFV-Mitglieder und FERRIES-Leser, die uns ihre Bilder zur JET FERRY 1 (ehemals KATTEGAT und BERLIN EXPRESS) zugesandt haben. Dafür herzlichen Dank! Auch in der nächsten Ausgabe wollen wir wieder mit Ihrer Hilfe eine Schiffsgeschichte in Bildern erzählen, dann über die PRINSESSE RAGNHILD von 1981.



Nun aber wünschen wir Ihnen nach einem bewegten FERRIES-Jahr 2016 viel Spaß bei der Lektüre des neuen Heftes – und natürlich ein gesegnetes Weihnachtsfest. Kommen Sie gut ins Jahr 2017!

Ralph Christian Schöttker

## Aus dem Inhalt

Editorial .....	3	FERRIES Aktuell.....	21
Elb-Link Interview.....	4	Schiffsportrait: MONARCH .....	26
Reisebericht: Bornholm statt Belfast... 7		FERRIES Kreuzfahrtnews .....	34
Vom Helgen bis zum Strand.....	12	FERRIES Küstenschiffahrt.....	38
Fjordfähen-Klassiker.....	15	DFV Intern .....	40
SILJA EUROPA: Bilder vom Umbau.....	18	FERRIES Bücherregal.....	41
Besonderer Gast: WARRIOR SPIRIT ... 19		FERRIES Kurswechsel .....	42
Viking Line bestellt Neubau in China. 20			

Das Titelfoto zeigt die MUHUMAA mit dem Marketingnamen "Grete" (5.233/2010) im August 2015 auf der Elbe vor Cuxhaven. Foto: Marko Stampehl

### Ausblick auf FERRIES 1•17 (Änderungen vorbehalten)

Tallinks neue(r) MEGASTAR und die runderneuerte SILJA EUROPA • Corsica Linea - Frankreichs neue Fährreederei • Kreuzfahrtsanläufe in deutschen Häfen 2017 • Die DEUTSCHLAND bei Phoenix Seereisen Schiffsportrait NATIONAL GEOGRAPHIC ORION • Vom Helgen bis zum Strand: PRINSESSE RAGNHILD



# Elb-Link auf gutem Kurs

Ein Gespräch mit Bernd Bässmann, Betriebsleiter der Elb-Link Reederei

Die SAAREMAA alias "Anne-Marie" auf der Elbe vor Cuxhaven. Foto: Ralph Christian Schöttker

**FERRIES: Herr Bässmann, gleich zu Beginn die Frage an Sie, was im inzwischen vergangenen ersten Jahr für Sie der schönste Moment gewesen ist?** Bernd Bässmann: Der schönste Moment ist eigentlich die Entwicklung insgesamt, die die Fährlinie genommen hat. Wenn man sich die Auslastungszahlen mittlerweile anguckt, kann man sehen, dass sich das, was wir eingeschoben haben, positiv entwickelt. Und heute zu sehen, dass die Fähren regelmäßig hin und her fahren und auch schon zu einer Institution geworden sind, das finde ich schon toll. Das freut mich, weil sehr viel Arbeit drinsteckt.

## Wie hoch ist die Auslastung der Schiffe im Schnitt?

Wir haben im Jahresschnitt eine Auslastung von 26% erzielt. Das reicht noch nicht ganz, um kostendeckend zu fahren. Die Kostendeckung erreichen wir mit einer Auslastung von 30% im Jahresmittel. Davon sind wir aber, wie Sie sehen, nicht weit entfernt. Wir sind mit der Entwicklung im Moment eigentlich mehr als zufrieden, wenn man bedenkt, dass wir jetzt gerade wenig mehr als ein Jahr in Fahrt sind. Jetzt haben wir November, die Saison ist vorbei, die Urlauber sind alle weg, und der November ist an der Küste eigentlich überall schwach besetzt. Aber in der Sommerzeit waren die Schiffe gut bis sehr gut ausgelastet. Wir haben es tatsächlich in diesem Jahr auch schon einmal geschafft, dass wir über den Verkehrsfunk Wartezeiten durchgeben mussten. Wir werben ja eigentlich damit, dass wir keine Wartezeiten haben, aber wir waren in der glücklichen Situation, dass die Schiffe halt voll waren. Wer da nicht vorreserviert hatte, musste auf die nächste Fähre warten.

## Mit anderen Worten: Der „Keller“ war voll.

Ja, auch der Keller war voll. Dieses untere Autodeck war in der Sommersaison täglich in Gebrauch. Es war zwar nicht immer ganz belegt, aber zu Stoßzeiten waren die Schiffe oft sehr gut gefüllt.

## Wie schaut es bei Tages- bzw. Fußpassagieren aus?

Ganz eindeutig: Die Fähren sind gerade in der Urlaubszeit auch Ausflugsschiffe, das wird viel genutzt. Wie bei unseren Kollegen von der Seebäderflotte ist das aber sehr wetterabhängig. Bei schönem Wetter sind die Schiffe rappellvoll, bei nicht so tollem Wetter haben wir dann eher „normale“ Nachfrage. Wir haben in diesem Jahr einen relativ verregneten Juli gehabt, dafür aber einen super September, der, obwohl da die Urlaubszeit schon vorbei war, stärker war als der Juli. Die Sonne hat schon recht starken Einfluss auf unser Tagesgeschäft. Bei den Fahrzeugen merkt man das nicht so stark. Zwar sind es auch etwas mehr an Tagen mit gutem Wetter im Vergleich zu Tagen mit Regen, aber gerade bei Fußgängern und Radfahrern sieht man einen sehr deutlichen Unterschied.

## Welche Rolle spielt Elb-Link als Ausweichstrecke zur staugeplagten A7-Baustelle (nördlich des Elbtunnels bis Bordesholm)? Gibt es Fahrzeuge, die den Stau und die Baustelle auf der A7 umgehen?

Auf jeden Fall. So schlecht die Situation auf der A7 für das Land Schleswig-Holstein ist, für uns ist sie eigentlich gut. Ende September gab es ja auch ein

Wochenende mit einer Vollsperrung der A7. Ich kann Ihnen sagen: Das war für uns ein Super-Wochenende. Sowas könnten wir meinetwegen einmal die Woche haben... Spaß beiseite: Man merkt deutlich, dass wir besonders in solchen Situationen ganz klar zur Ausweichroute für die A7 werden und die Auto- und LKW-Fahrer uns dann besonders in Anspruch nehmen.

## Sehen Sie Potential, auch Verkehr vom Nachbarn Glückstadt-Wischhafen abzuziehen? Man hört ja im Verkehrsfunk recht oft, dass es dort eineinhalb bis zwei Stunden Wartezeit gibt.

Ich kenne die abschließenden Zahlen vom laufenden Jahr noch nicht, aber man kann davon ausgehen, dass insgesamt die Nachfrage nach den Verbindungen über die Elbe zugenommen hat. Der Kuchen wurde also nicht unbedingt anders aufgeteilt, sondern er ist vor allem auch größer geworden. Von daher sehen wir uns eigentlich nicht als Konkurrenz zur Linie Glückstadt-Wischhafen. Allerdings wird man uns dort sicher im Frachtbereich spüren. Wir haben seit der Eröffnung gut 19.000 LKWs gefahren. Davon ist ein Großteil früher sicher auch noch über Glückstadt-Wischhafen gegangen. Die Wartezeiten dort sind immer noch da, haben sich aber reduziert. Wenn in früheren Jahren oft zwei Stunden Wartezeit durchgegeben wurden, war es d i e s e s Jahr in der Regel eine Stunde.

## An der A23 Hamburg-Heide sieht man, wenn man auf Itzehoe zufährt und dann die B5 nach Brunsbüttel weiterfährt, dass dort jetzt überall auch Hinweise auf die Elbefähre auf die großen Schilder geklebt worden sind. Was tun Sie noch, um auf die Fährlinie hinzuweisen, sie noch bekannter zu machen?

Die Ausschilderung ist in der Tat besser geworden. Wir setzen sehr auf die sozialen Medien. Werbung von uns wird man in den Tageszeitungen kaum finden. Im Internet können wir unsere Zielgruppen besser, weil fokussierter ansprechen. Wir tun das ganz bewusst und sehen auch die Erfolge daraus. Trotzdem haben wir noch ein paar Hausaufgaben zu machen. Wir werden unseren Webauftritt überarbeiten. Und wir arbeiten gerade daran, ein neues Buchungssystem zu implementieren, das benutzerfreundlicher sein wird. Damit sind wir auf dem richtigen Weg.

## Das heißt, mit dem bisherigen Buchungssystem sind Sie nicht so glücklich?

Das System ist sehr speziell. Wir haben es zusammen mit den Schiffen aus Estland übernommen. Es ist eigentlich ausgelegt auf öffentlichen Nahverkehr und bietet nicht so viele Varianten. Wir haben hier keine Monopolstellung wie im Saaremaa-Verkehr. Es gibt einen Marktbegleiter in Glückstadt-Wischhafen und natürlich auch die Straße als Mitbewerber, da müssen wir sehr flexibel reagieren können

und noch kundenfreundlicher sein. Unsere Kunden erwarten heute, ihr Ticket mit dem Smartphone buchen zu können. Dazu kommt, dass das aktuelle System keine Schnittstellen zu Buchungsportalen wie zum Beispiel "DERtraffic" oder "Trivago" hat. Wir haben zwar schon einige, aferry zum Beispiel, die Tickets für uns buchen. Von den da im Moment noch vorhandenen manuellen Schritten müssen wir wegkommen und das automatisieren. In den Buchungszahlen wird es sich widerspiegeln, wenn wir über diese Portale direkt buchbar sind.



**Wie man sehen kann, unternehmen Sie eine Menge, um auch in der Nebensaison Leute an Bord zu bekommen: Frühstücksangebote, Grünkohlessen, Weihnachtsfeiern. Sehen Sie auch Möglichkeiten, die Räumlichkeiten an Bord attraktiver zu gestalten und z.B. die Shops in Betrieb zu nehmen, die derzeit noch auf beiden Schiffen leer stehen?**

Die Shops werden wir hoffentlich im nächsten Jahr öffnen. Da wir ja relativ schlank aufgestellt sind, war das bisher nicht wirklich zu schaffen. Wir sind auch dabei, den Cateringbereich zu optimieren. Wir haben ab Ostern zudem ein weiteres Outlet, dann übernehmen wir den Betrieb des Restaurants Seestern im Steubenhöft. Das ist ein tolles Ausflugslokal, das für uns zudem den Vorteil eines hervorragenden angeschlossenen Küchenbereichs hat, der darauf ausgelegt wurde, die Hapag-Hallen bei Veranstaltungen zu versorgen. Wir hätten dann den Vorteil, kein Convenience Food mehr einkaufen zu müssen, und könnten dann selber frisch für unsere Schiffe produzieren. Damit könnten wir auch vielseitiger werden und die Speisekarte an Bord erweitern. Da kann man über täglich wechselnde Eintopfgerichte und Suppen nachdenken, um nur mal ein Beispiel zu nennen. Das ist insbesondere für unsere Vielfahrer wichtig.

Wir werden das Lokal sicher als Saisongeschäft betreiben, die Küche aber wird das ganze Jahr über in Betrieb sein. Mich wundert es eigentlich, dass das Seestern jetzt so lange leer gestanden hat. Ich wüsste nicht, wo ich einen besseren Ausblick auf Schiffe hätte als dort, das hat man nicht mal am Willkommhöft. Das Gruppengeschäft mit Kohl essen und Weihnachtsfeiern läuft ganz gut an, wir haben eine gute Zahl von Vorbuchungen dafür.

**Am Öresund gibt es Passagiere, die mehrmals hin- und herfahren, um gemütlich essen zu gehen. Ist das auch auf der Elbe der Fall?**

Ja. Viele (Ausflugs-)Gäste, die wir haben, machen zum Beispiel morgens eine Frühstücksrunde mit uns, fahren einmal hin und zurück und nutzen unser Angebot. Das sind gerade jetzt in der Nebensaison vor allem Senioren und Rentner, die sich dann zum Frühstück bei uns an Bord treffen oder auch nachmittags zu Kaffee und Kuchen - oder eben zum Grünkohl am Nachmittag/Abend. Natürlich fahren die dann nur einmal hin und wieder zurück...

**Kommen wir auf die Fähren zu sprechen. Es heißt, dass Sie die jetzigen Fähren umrüsten oder gar austauschen wollen?**

Was die Möglichkeit zur Optimierung betrifft: Das ist eine Frage der Abstimmung der Maschinen auf die beiden Thruster. Die Fähren sind ursprünglich ausgelegt für die Eisfahrt, haben eine hohe Eisklasse und dementsprechend sind Schrauben und alles auf das Fahrtgebiet in Estland getrimmt, auf Flachwasserfahrt. Durch Optimierung könnten noch gut zwei Knoten rausgeholt werden, was aber nur im Rahmen eines Werftaufenthaltes geht.

**Müssen die Schiffe nicht ohnehin demnächst in die Werft?**

Ja, die haben ihre Klasse für zwei Jahre. Das heißt, im nächsten Jahr gehen die in die Werft. Das werden wir sicher in der Nebensaison machen. Was andere Schiffe betrifft: Wir sind dabei, den Markt zu sondieren und Gespräche zu führen, aber wenn wir andere Fähren einsetzen wollen, müssen die schon gleichwertig sein. Und was die Abgasnormen betrifft, könnten wir auch keine 20 Jahre alten Schiffe mehr einsetzen. Was wir brauchen, ist über kurz oder lang ein drittes Schiff. Wir sind aber noch nicht so weit, dass wir dazu schon konkret etwas sagen könnten. Das bedeutet aber nicht, dass wir nächstes Jahr mit komplett anderen Schiffen an den Start gehen.

**Das dritte Schwesterschiff, die HIUMAA, ist ja noch in Estland im Einsatz...**

Die wird es aber nicht werden, das wissen wir schon. Drei solche riesigen Schiffe wären über das ganze Jahr gesehen dann doch zu viel und zu teuer im Unterhalt. Das dritte Schiff wollen wir vor allem in der Hauptsaison einsetzen und uns im Frachtbereich verstärken, denn der Frachtbereich entwickelt sich sehr gut. Ein Schiff, das vorrangig Fracht fährt, braucht aber nicht alle Fazilitäten. Natürlich soll der Fernfahrer seine Verpflegung bekommen können, aber das Schiff muss nicht so modern ausgelegt sein wie die, die wir schon haben. Das wichtigste aber: Mit einem dritten Schiff wären wir in der Lage, alle 60 Minuten eine Abfahrt anzubieten.

**Wenn man dann so ein drittes, etwas einfacheres Schiff dazu holt, dann hätte man zwei Premium-Fähren und eine einfachere...**

Richtig, aber das kann man vom Fahrplan her gut steuern, und es böte uns zudem die Möglichkeit, uns breiter im Gefahrguttransport aufzustellen. Wir dürfen grundsätzlich an Gefahrgut alles mitnehmen, bis auf hoch radioaktiv und biologisch hoch ansteckende Materialien. Aber bei Flüssiggas zum Beispiel sind wir beschränkt in der Fahrgastzahl. Das ist besonders im Sommer schwierig, wo es am Tag nicht eine einzige Abfahrt gibt, die nur 35 Passagiere an Bord hat.



Zufrieden mit der Entwicklung von Elb-Link: Betriebsleiter Bernd Bässmann in seinem Büro in Cuxhaven. Foto: Marko Stampehl

**Und ganz andere Schiffe...?**

... wären auch eine Option. Aber es ist genauso gut möglich, dass die beiden jetzigen bleiben und ein drittes dazukommt, wie auch immer das aussieht, aber es gibt auch die Option, diese beiden Schiffe gegen andere zu tauschen.

**Also zwei Neue, die alles umfassen können, oder ein Zusätzliches, das speziell für Fracht gedacht ist. Wobei die Neuen dann etwas fixer unterwegs sein können?**

Ja. Aber nicht viel kleiner als diese, relativ ähnlich von der Passagier- und Fahrzeugkapazität. Vielleicht einen kleinen Tick weniger. Denn mit drei Schiffen bräuchten wir dann nicht mehr diese Riesenkapazität, weil sich das dann besser über den Tag verteilt bei stündlichen Abfahrten.

**Was würden Sie gern kurzfristig noch an den jetzigen Schiffen verändern/modifizieren?**

Wenn ich mir was wünschen könnte, würde ich etwas an der Geschwindigkeit machen, weil das schnell zu Verbesserungen führt. Und dann würde ich gern in den Passagierbereichen das eine oder andere ändern, es etwas gemüthlicher machen. Mir fehlt da noch der eine oder andere Strandkorb an Deck, um gerade im Sommer ein bisschen mehr Urlaubsfeeling zu haben. Und ansonsten würde ich auch die Passagierbereiche innen etwas wohnlicher gestalten.

**Wollen Sie die Schiffe unter deutsche Flagge bringen? Und wann werden sie tatsächlich umbenannt? (Bisher sind die Schiffe weiterhin offiziell unter ihren estnischen Namen registriert.)**

Wir haben bis Ende dieses Jahres noch einen Bereederungsvertrag mit der Saaremaa Laevakompanii, der aber nach heutigem Stand der Verhandlungen sehr wahrscheinlich ausläuft. Sollte sich dieses bestätigen, kommt die neue Reederei, die die Schiffe dann operativ für uns bereedern wird, aus Deutschland. Damit wird die estnische Flagge hinfällig, da man seinen Sitz in Estland haben muss, um die estnische Flagge zu führen.

Wir haben Seeschiffe, fahren aber eigentlich nur in der Binnenschiffahrt. Letzteres bedeutet, dass wir voll steuerpflichtig sind, mit allem was dazugehört, ähnlich wie Glückstadt-Wischhafen, nur, dass unsere Fähren von der Berufsgenossenschaft und vom Germanischen Lloyd als Seeschiffe klassifiziert sind. Wir kommen aber nicht ins Binnenschiffsregister, deutsches Zweitregister geht auch nicht, weil wir nicht international fahren, und da die Schiffe in Malta registriert sind, würde die deutsche Flagge eine komplette und damit teure und aufwändige Umregistrierung nach Deutschland zur Folge haben. Da ist man dann auf Madeira (mit der Flagge Portugals) kommen. Das Register hat eine Zweigniederlassung in Hamburg, da sind die Wege sehr kurz. Auf die Arbeitsbedingungen hat das alles gar keinen Einfluss, weil das, was wir machen, eigentlich Binnenschiffahrt ist. Auf dieser Basis sind unsere Leute auch angestellt, alle sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Und mit dem Flaggenwechsel werden die Fähren dann auch offiziell ANNE-MARIE und GRETE heißen.

**Sind eigentlich noch estnische Besatzungsmitglieder an Bord?**

Ja, unsere Kapitäne sind aber Deutsche, die haben wir von Anfang an gehabt. Der eine oder andere Este bleibt vielleicht, da sind wir offen, denn wenn wir umflaggen, heißt das nicht, dass wir nur noch deutsche Arbeitskräfte

haben wollen. Teilweise sprechen die Esten auch deutsch. Ein Großteil wird die Schiffe dann aber sicherlich verlassen, denke ich. Wir haben noch 1. Offiziere aus Estland an Bord, die können alle deutsch, was Vorgabe ist für die Lotsbefreiung. Die estnischen Kapitäne, die wir am Anfang noch hatten, was hohe Lotskosten für uns bedeutet hat, sind inzwischen alle weg.

### Wie entwickelt sich das Frachtgeschäft?

Der Frachtbereich wird immer stärker. Am Anfang haben wir hauptsächlich mit den lokalen Spediteuren gearbeitet, inzwischen sieht man eine Menge LKWs aus Holland, aus Dänemark, die die Fährverbindung insbesondere wegen der A7 und der Stausituation dort nutzen. Deren Umläufe sind dadurch nicht schneller, aber sie sind zuverlässiger planbar. Mit der Grundauslastung an Fracht sind wir ganz zufrieden. Und es tut sich etwas auch im Hinblick auf die Neuan siedlung von Betrieben hier in Cuxhaven wie zum Beispiel der Firma Siemens und weiterer Zulieferbetriebe für die Anlagenhersteller in der Windenergie, die einen Großteil ihrer Teile aus Dänemark beziehen. Wir rechnen damit, dass sich auch dies weiter positiv entwickelt und wir dann auch das dritte Schiff tatsächlich brauchen. Wir würden auch nachts fahren, wenn der Markt das hergibt. Für Schwerlastverkehre haben wir auch schon Sonderabfahrten durchgeführt. Gerade dieser Tage haben wir einen Transport gehabt, da waren die Teile 30 Meter lang, 6,20 m breit und 4,80 m hoch, die passten dann gerade so auf unser Schiff.

### Hat sich die höhere Abfahrtsfrequenz im Sommer bewährt?

Ja, das kann man sagen. Jetzt für den Winter haben wir den Fahrplan wieder etwas ausgedünnt, aber im kommenden Sommer, für den wir den Fahrplan bereits veröffentlicht haben, wird es alle Stunde und vierzig Minuten eine Abfahrt geben. Das ist im Sommer auch zu halten, im Winter ist das Wetter immer etwas unberechenbarer. Da haben wir oft Nebel, vor allem aber stärkeren Wind, und damit auch stärkere Strömung, das sind Unwägbarkeiten, die man nicht immer planen kann. Immerhin, wir haben seit Indienststellung nicht einen einzigen Fahrtausfall gehabt.

### Sie kooperieren mit Cassen Eils in der Helgolandfahrt, wie läuft es da?

Das läuft gut an. Wir bieten nicht nur ein Kombiticket nach Helgoland an, sondern auch nach Neuwerk, das ja für Schleswig-Holsteiner oft noch schwierig zu erreichen ist. Die Tickets werden gut angenommen, und die Kooperation mit Cassen Eils läuft da auch weiter. Und da die Morgenabfahrt ab Brunsbüttel um acht Uhr gut auf die Helgolandabfahrt hier in Cuxhaven abgestimmt ist, glaube ich, dass es diesen Winter noch ein bisschen besser läuft, weil es ja auch im Winter die einzige Verbindung zur Insel ist. Wenn man in unseren Fahrplan schaut, ist da auch Cassen-Eils-Werbung drin, und umgekehrt bei denen für uns. Wir arbeiten da ganz gut zusammen.

### Wie funktioniert das hier in Cuxhaven? Der Verkehr nach Helgoland geht ja vom Fährhafen ab, während Sie mit Elb-Link hier am Steubenhöft sind.

Im Sommer gibt es die Möglichkeit mit dem Cuxliner oder dem Minitaxi rüberzufahren. Es gab am Anfang auch Shuttles. Jetzt ist aber die Klappbrücke wieder in Ordnung, sodass man eigentlich auch so recht fix drüber ist.

### Wie steht es mit der Unterstützung der Politik? Fühlen Sie sich von der Politik auch heute noch unterstützt? Haben Sie Kontakte zu den betreffenden Stellen? Oder ist das mehr in den Hintergrund getreten?

Die Politik ist sehr bemüht, die Verbindung zu unterstützen und aufrecht zu erhalten. Das passiert jetzt zwar nicht in monetärer Form, aber die Unterstützung ist da, in Niedersachsen mehr als in Schleswig-Holstein, was aber sicher damit zusammenhängt, dass es in Niedersachsen Teil des Koalitionsvertrags ist, diese Linie wiederzubeleben, ganz abgesehen davon, dass wir unseren Sitz in Niedersachsen haben. Aber auch in Brunsbüttel haben wir eine gute Unterstützung auch von Seiten der dortigen Stadtverwaltung und dem Bürgermeister.

### Im vergangenen Sommer gab es Meldungen in der Presse, dass Elb-Link quasi kurz vor der Pleite stünde?

Wir haben natürlich Außenstände gehabt, das ist ganz logisch, wenn man einen solchen Betrieb aufzieht und ein großes Investment gehabt hat. Wir haben die Rampen in Stand setzen lassen, wir haben das meiste selbst ge-

stemmt, auch wenn viele immer meinen, die Länder hätten uns da gesponsert. Das ist ja nicht der Fall. Selbst Niedersachsen hat uns nichts gegeben. Das Land hat den Kai und den Fähranleger in Stand gesetzt, weil der auch der landeseigenen Gesellschaft "Niedersachsen Ports" gehört. Aber wie gesagt: Das meiste haben wir selbst gestemmt. Und so ist natürlich diese Riesensumme zustande gekommen. Dann kam noch das Thema mit den Lotskosten dazu, bedingt dadurch, dass unsere estnische Muttergesellschaft gern die estnischen Kapitäne weiter an Bord gehabt hätte, die aber nie eine Lotsbefreiung bekommen hätten. Wir waren eine neue Linie, sind in den Winter rein gefahren nach kurzem Sommer, was etwas unglücklich war. Der operative Verlust, rein ohne die getätigten Investitionen und die Lotskosten, lag bei 350.000 EUR. Das war auch absolut so einkalkuliert. Wir haben das gewünscht und damit geplant, dass wir am Anfang keinen Gewinn einfahren. Von den Verbindlichkeiten, von denen im Sommer gesprochen wurde, ist ein Großteil mittlerweile beglichen. Die Berichterstattung dazu hat natürlich nicht unbedingt zum positiven Image beigetragen - und hat auch für Unruhe gesorgt.

### Für 2017 planen Sie mit einem ausgeglichenen operativen Ergebnis?

Ja, das ist richtig. Alle Investitionen werden dann noch nicht abbezahlt sein, aber das operative Ergebnis sehen wir dann ausgeglichen, zumindest eine schwarze Null zu schreiben ist unser Ziel. Man muss ja sehen, da wächst jetzt auch richtig was zusammen. Es gibt einen festen Stamm Berufspendler, viele Speditionen haben uns in ihr Routing aufgenommen, die Touristiker auf beiden Seiten arbeiten zusammen. Da wächst schon eine

Region zusammen, die durch die Elbe Jahrzehnte lang getrennt war. Wenn man dann mal die fiskalische Rentabilität sieht, was so eine Linie für beide Seiten der Region bringt, ist es schon wünschenswert, das auf lange Sicht zu erhalten, und das ist ja auch unser Ziel. Wir sind jedenfalls nicht angetreten, um hier nach einem Jahr wieder den Stecker zu ziehen.

### War der estnische Reeder nach der Eröffnung nochmal hier? Ist er stolz auf das, was sich hier entwickelt?

Natürlich, das war für Estland auch eine große Sache. Das ist ja ein kleines Land und wenn sich da zwei Schiffe dauerhaft im Ausland etablieren, dann ist das für die Esten schon etwas Besonderes. Der Reeder war auch ein paar Mal hier, um nach dem Rechten zu sehen.

### Wie oft fahren Sie selber mit den Fähren?

Das ist eine gute Frage. Ich mache viel Vertrieb, und weil gerade in Schleswig-Holstein und Dänemark viele Speditionen sitzen, bin ich schon öfter mal unterwegs. Jetzt fahre ich natürlich nicht mehr außen herum, sondern mit der Fähre, was ja auch viel entspannter ist. Und von Brunsbüttel ist man in einer Stunde und zwanzig Minuten in Flensburg. Zwei bis drei Mal die Woche nutze ich die Fähren bestimmt. Und es ist immer spannend und gut zu wissen, was so „an der Basis“ läuft. Wir waren jetzt gerade auf der Reisemesse in Bremen, wo ich auch selber dabei war, weil es gut ist, das „Ohr am Volk“ zu haben und zu hören, was die Leute sich so wünschen und vorstellen. Ich fahre sehr gern - zu jeder Jahreszeit - mit den Fähren und finde das toll, es ist wie eine kleine Seereise. Auch vorhin (Herr Bässmann kam direkt vor dem Interview mit der "Anne-Marie" in Cuxhaven an) - es war zwar schweinekalt, aber bei Sonnenschein und super Sicht: perfekt. Das sind die Momente, da stelle ich fest, dass ich das Glück habe, mein Hobby als Beruf auszuüben.

### Abschließende Frage: Was wünschen Sie sich für 2017?

Dass es so weiter läuft wie es angefallen ist und die Linie weiter angenommen wird, von der Bevölkerung und im Frachtbereich. Man muss realistisch bleiben. Ein ausgeglichenes Betriebsergebnis wäre toll. Und dass unser neues Projekt mit dem Seestern gut läuft. Damit wären wir sehr zufrieden. Für 2017 reicht das erstmal.

### Vielen Dank für das Gespräch, Herr Bässmann!

Das Gespräch mit Herrn Bässmann führten Ralph Christian Schöttker und Marko Stampehl am 8. November 2016 in Cuxhaven.

**FAHRPLAN bis 30.06.2017**  
**Timetable until 30<sup>th</sup> June 2017**  
 Überfahrzeit ca. 90 Minuten, Check-in bis 10 Minuten vor Abfahrt.  
 // Transit time app. 90 minutes, check-in until 10 minutes before departure.

Winter 01.11. - 31.03.			Frühjahr 01.04. - 30.06.		
MO - FR	SA	SO	MO - FR	SA	SO
06:00	06:00		06:00	06:00	
08:00	08:00	08:00	07:40	07:40	07:40
09:45	09:45	09:45	09:20	09:20	09:20
11:30	11:30	11:30	11:00	11:00	11:00
13:15	13:15	13:15	12:40	12:40	12:40
15:00	15:00	15:00	14:20	14:20	14:20
16:45	16:45	16:45	16:00	16:00	16:00
18:30	18:30	18:30	17:40	17:40	17:40
20:30	20:30		19:20	19:20	19:20
			21:00	21:00	

**FAHRPLAN für die Feiertage**  
 24.12.2016: 06:00 / 08:00 / 09:45 / 11:30 / 13:15 / 15:00  
 25.12.2016: 08:00 / 09:45 / 11:30 / 13:15 / 15:00 / 16:45 / 18:30  
 26.12.2016: 06:00 / 08:00 / 09:45 / 11:30 / 13:15 / 15:00 / 16:45 / 18:30  
 31.12.2016: 06:00 / 08:00 / 09:45 / 11:30 / 13:15 / 15:00  
 01.01.2017: 09:45 / 11:30 / 13:15 / 15:00 / 16:45 / 18:30

**Abfahrtszeiten jeweils ab Cuxhaven und Brunsbüttel**  
**Eingebehilfe für Navigationsgeräte:**  
 Cuxhaven: Albert-Ballin-Platz 3, 27472 Cuxhaven  
 Brunsbüttel: Zum Elbdeich, 25541 Brunsbüttel

**www.elb-link.de**



## DFV-Vereinsfahrt und FERRIES-Leserreise 2016 **Bornholm statt Belfast** von Stefan Hefter

Die Katamaranschnellfähre LEONORA CHRISTINA läuft in Ystad ein. Foto: Stefan Hefter

**G**eplant war sie als eine Reise nach England und Nordirland - die Vereinsfahrt des Deutschen Fährschiffsvereins und FERRIES-Leserreise im Jahr 2016. Leider zeichnete sich im Sommer dieses Jahres ab, dass der Trip, der insgesamt vier Fährüberfahrten mit den Reedereien Stena Line und P&O beinhalten sollte, zu ambitioniert war. Die erforderliche Mindestteilnehmerzahl kam bis zum Stichtag nicht zustande, ein Novum bei DFV-Fahrten. In kürzester Zeit musste nun eine Lösung gefunden werden, denn die Vereinsfahrt sollte keineswegs ausfallen. Als Alternative wurde das Reiseziel Bornholm ausgerufen. Mit Erfolg!

### Norddeutscher Verkehr vor dem Kollaps

Die Straßenverhältnisse in Norddeutschland sind bekanntermaßen schlecht und Staus auf den Autobahnen an der Tagesordnung. Das lange Feiertagswochenende vom 1. bis zum 3. Oktober 2016 stellte in dieser Hinsicht jedoch einen unrühmlichen Höhepunkt dar. Im Verkehrsfunk wurden sogar Wartezeiten an der Fährlinie Cuxhaven-Brunsbüttel gemeldet, erstmalig seit dem Start von elb-link im August 2015. Insbesondere auf den Autobahnen A1 und A7, die von einigen Vereinsmitgliedern für die Anreise zum Start der Fahrt in Rostock zwingend benötigt wurden, kam der Verkehr stellenweise zum Erliegen. Natürlich ging es auch auf den überlasteten Ausweichstrecken nur stockend voran. Eine Gruppe Vereinsmitglieder, der so genannte „Niedersachsen-Stammtisch“, war besonders

Langsam schiebt sich die BERLIN rückwärts zum Fähranleger. Foto: Stefan Hefter

betroffen und hätte den Beginn der Fahrt fast verpasst.

### Eintreffen in Rostock

Den Start der Vereinsreise markierte eine Hin- und Rückfahrt zwischen Rostock und Gedser mit der Hybridfähre BERLIN (22.319/2016) der Reederei Scandlines. Nach einer kurzen Begrüßung im Fährterminal stiegen 20 Vereinsmitglieder in den Shuttlebus des Seehafens Rostock und wurden zum Gangwayturm am neuen Fähranleger für die Gedserroute gebracht. Dort musste erstmalig gewartet werden. Eine Verspätung beim Auslaufen der TT-Line-Fähre PETER PAN (36.468/2001) zwang die BERLIN zu einem Ausweichmanöver, so dass auch sie verspätet war. Auf der Pier versammelt, konnten sich die Vereinsmitglieder von der schnellen Entladung

der Fähre überzeugen.

### Hybridfähre BERLIN, ein Schiff mit Geschichte

Der Neubau ist erst seit dem 23. Mai 2016 im Dienst und hat doch bereits eine bewegte Vergangenheit. Am 26. März 2010 erteilte die Reederei Scandlines der Stralsunder Volkswerft den Auftrag zum Bau zweier kombinierter Auto-/Passagierfährschiffe, die im Frühjahr 2012 übernommen werden sollten. Die Fertigung der BERLIN begann planmäßig, im Dezember 2011 wurde das Schiff zu Wasser gelassen. Danach traten technische und insbesondere Gewichtsprobleme auf. Der letztgenannte Punkt führte schließlich zur Stornierung des Bauauftrags durch Scandlines Ende 2012. Gerade im flachen Gewässer vor Gedser, in dem Sandbänke nahe an das Fahrwasser reichen und oft starke Strömungen herrschen, ist ein Schiff mit geringem Tiefgang für die reibungslose Navigation dringend erforderlich. Anfang 2014 kaufte Scandlines die beiden Schwesterschiffe dann doch, um sie auf einer anderen Werft umbauen und fertigstellen zu lassen. Der Kaufpreis für beide Schiffe lag bei insgesamt 31,6 Millionen Euro und hatte sich damit auf etwa ein Sechstel des ursprünglichen Wertes reduziert. Die Volkswerft Stralsund war mittlerweile insolvent. Als die BERLIN und das Schwesterschiff COPENHAGEN im Mai 2014 in Hamburg auftauchten, deutete alles darauf hin, dass Blohm + Voss die Umbaufträge an Land gezogen hatte, doch die Traditionswerft führte lediglich Untersuchungen und erste Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung durch. Im Juli 2014 wurden beide Schiffe nach Odense in Dänemark verholt. Beim dortigen Spezialisten Fayard erfolgten der endgültige Umbau und die erneut von starken Verzögerungen begleitete Fertigstellung der Fähre. Optisch





An Bord der BERLIN: Links das Restaurant „Scandlines Buffet all inclusive“ mit Kinderspielecke, rechts Sitzbereiche mittschiffs vor dem „Goodtogo“. Fotos: Stefan Hefter

wurde einiges am Schiff verändert. So befindet sich die Brücke jetzt beispielsweise nicht mehr auf Deck 7, sondern auf Deck 8. Schmerzlich für die Fahrgäste ist die Tatsache, dass Teile der Passagiereinrichtungen der Gewichtsreduzierung ersatzlos geopfert werden mussten. Deck 9 wurde komplett entfernt, Deck 8 ist jetzt schmaler. Anstatt der ursprünglich vorgesehenen 1.500 können nunmehr 1.300 Passagiere befördert werden. Die Frachtkapazität der 169,5 Meter langen und 24,8 Meter breiten Fähre blieb dagegen unverändert und beläuft sich auf 96 LKW. Alternativ können 460 PKW oder ein Mix aus maximal 46 LKW und 230 Autos transportiert werden. Durch die Umbaumaßnahmen und die Verwendung von Leichtbaumaterial wurde das Schiffsgewicht um insgesamt 1.100 Tonnen reduziert. Eine weitere maßgebliche Veränderung während des Umbaus betrifft den Antrieb. Geplant als konventionelle dieselelektrische Fähre, entschied sich Scandlines aufgrund geänderter Umweltrichtlinien zur Umrüstung der Motorenanlage. Es wurden Teile der Hauptmaschine entfernt und durch ein Hybridantriebssystem ersetzt. Hierbei wird überschüssige Energie, die während der Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit entsteht, in Batterien zwischengespeichert und bei Bedarf den Bordsystemen wieder zugeführt, um die Hauptmaschine zu entlasten und Treibstoff zu sparen. Darüber hinaus erhielt die BERLIN zur Reduzierung der Schwefelemissionen einen Scrubber. Aufgrund der umfangreichen Umbauten und der Umrüstung zur Hybridfähre musste Scandlines für das Fährschiff letztendlich insgesamt 140 Millionen Euro ausgeben.

#### An Bord der BERLIN

Wie bereits erwähnt, wurden die Passagiereinrichtungen zugunsten der Verringerung des Schiffsgewichts reduziert. Sie konzentrieren sich jetzt auf Deck 7. Im vorderen Teil befindet sich das in warmen und hellen Farbtönen gehaltene Buffetrestaurant „Scandlines Buffet all inclusive“, in dem Panoramafensterscheiben einen hervorragenden Blick auf das Meer erlauben. Ebenfalls im Restaurant ist ein Spielbereich für Kinder eingerichtet. Vom Buffetrestaurant nach achtern gehend, schließen sich auf der Backbordseite ineinander übergehend eine bis zum Heck verlaufende Arkade mit Bänken, Tischen und Stühlen sowie mittschiffs die Cafeteria „foodXpress“ an. Das Mobiliar ist in unterschiedlichen Farbtönen gehalten, es dominieren braun, rot und gelb.

Um die Trennung einzelner Sitzbereiche anzudeuten, wurden keine Wände eingezogen, sondern Konstruktionen aus einzelnen gekreuzten Leisten aufgestellt. Dies ist sehr gewöhnungsbedürftig und sicherlich auch wieder der Reduzierung des Schiffsgewichts geschuldet. Des Weiteren findet man auf Deck 7 das „Goodtogo“, eine Art Kiosk, in dem Kaffee, Snacks, Zeitschriften, Bücher und weitere Artikel erworben werden können. Der große Bereich steuerbord achtern ist dem Onboardshop vorbehalten.

Entgegen der ursprünglichen Planung befinden sich auf Deck 8 nicht mehr viele Passagiereinrichtungen, immerhin ist den Fahrgästen aber ein großzügiges Sonnendeck mit separatem Raucherbereich zur Nutzung frei gegeben. Lediglich die Abschnitte von der Brücke bis zur Mitte des Schiffes sind der Crew vorbehalten, hier sind auch die Besatzungsunterkünfte angeordnet. Mittschiffs befindet sich die Cafeteria „BerlinXpresso“, die während unserer Überfahrt ebenso geschlossen war wie die „Scandlines Lounge“, ein kostenpflichtiger Ruhebereich, in dem Kaffee und Snacks serviert werden und in dem man ausliegende Zeitungen lesen oder das Tagesgeschehen auf Monitoren verfolgen kann. Die Lounge kann auch komplett gemietet und als Konferenzraum genutzt werden, ist aber in der Größe nicht mehr vergleichbar mit dem einst vorgesehenen Konferenzbereich. Weitere Einrichtungen wurden im Zuge des Umbaus anders platziert, von der Größe her reduziert oder sind gar nicht mehr vorhanden. Zu den letztgenannten gehören leider das Restaurant „Steaks & Seafood“ (vorgesehen achtern auf Deck 8 mit Seeblick), das Café „Berlin Coffee House“ (ehemals Frontbereich Deck 8 mit Panoramaausblick), ein Casino (mittschiffs Deck 7) und eine Travel Boutique (im Onboardshop aufgegangen).

#### Rundreise Rostock–Gedser–Rostock

An Bord angekommen, zog es die Gruppe sofort an Deck. Das Auslaufen bei Tageslicht vorbei am Ostseebad Warnemünde, einigen kleinen Fahrgastsschiffen und dem Kreuzfahrer AIDAMAR (71.304/2012) wollte sich keiner entgehen lassen. Dabei schwelgten manche in Erinnerung, war doch letztgenanntes Schiff schon einmal Gegenstand eines Vereinsevents. 2012 waren Mitglieder des DFV an Bord der Barkasse ANGELIKA im Hamburger Hafen unterwegs und konnten hautnah die Taufe des damals brandneuen Schiffes der Kussmund-Flotte erleben.

Nach dem Passieren der Warnemünder Molen gingen die meisten unter Deck. Im Restaurant „Scandlines Buffet all inclusive“ mit Blick nach vorne waren die besten Plätze für die DFV-Gruppe reserviert. Es gab Kaffee und Kuchen. Der 1. Nautische Offizier Sebastian Diessner gesellte sich zu uns. Es folgte eine Brückenführung in zwei Durchgängen. Man war sich einig, dass der Vortrag von Kapitän Stefan Wehland zu den besten gehörte, den die Mitglieder des DFV jemals präsentiert bekamen. Neben der Geschichte des Schiffes wurden das innovative Antriebssystem und der Betrieb des Schiffes in der Praxis ausführlich dargestellt. Zum Abschluss zeigte der Kapitän noch eine große Luftaufnahme seines Schiffes im Hafen von Gedser. Sie war ihm vom dänischen Fährschiffsvereinsverein einige Wochen zuvor überreicht worden und hat seitdem einen Ehrenplatz auf der Brücke. Nach der Brückenbesichtigung und dem Hafenaufenthalt in Gedser, bei dem kein Landgang erfolgte, stand das Abendbuffet auf dem Programm, und zwar auf denselben Plätzen im „Scandlines Buffet all inclusive“. Dafür war die komplette Überfahrtszeit von 1 Stunde und 45 Minuten vorgesehen. Mit dem Einlaufen in Rostock endete auch schon der erste Teilabschnitt der Reise. Der Hafenbus brachte uns zurück zum Fährterminal.

#### Aufenthalt im Fährterminal

Dort angekommen, war erstmal Warten angesagt. Nach der Verabschiedung zweier Vereinsmitglieder, die nur für die Fahrt auf der BERLIN angereist waren, wurden die Tickets für die nächste Überfahrt organisiert. Man vertrieb sich die Zeit in der Warthalle des Terminals oder in der angrenzenden Cafeteria bei einem kalten Getränk. Ein Kabinenproblem konnte gelöst werden. Der Verfasser dieser Zeilen erhielt glücklichen Umständen zufolge statt einer an Bord der ROBIN HOOD (26.790/1995/NILS DACKÉ) nicht mehr vorhandenen Innenkabine eine Front-View 2-Bett-, also eine der besten an Bord verfügbaren Kabinen mit Blick über den Bug.

#### Rostock–Trelleborg mit der ROBIN HOOD

Wieder brachte der Shuttlebus die Fußpassagiere zur Fähre. Über das Frachtdeck betreten die noch verbliebenen 18 DFV-Reisenden den Combicarrier ROBIN HOOD. Das 1995 im finnischen Rauma gebaute, 179,3 Meter lange und 27,5 Meter breite Fährschiff ist hauptsächlich für den Frachtverkehr ausgelegt. Den maximal 308



Combicarrier ROBIN HOOD vor Warnemünde. Foto: Stefan Hefter

Fahrgästen stehen Passagiereinrichtungen auf zwei Decks zur Verfügung. 154 Kabinen verschiedenster Kategorien, die allesamt Dusche, WC und Fön sowie teilweise TV beinhalten, können gebucht werden. Ferner ist ein Bereich mit Pullmansesseln vorhanden. Außerdem gibt es an Bord die Rezeption, eine Cafeteria, eine Sauna und den Bordshop. Erfreulicherweise können von den Reisenden großzügige Decksflächen genutzt werden. Dies ist heute leider keine Selbstverständlichkeit mehr! Die öffentlichen Räume wurden seit der Indienststellung baulich nicht verändert. Gleiches gilt offensichtlich auch für die Farbgebung. Sie ist im typischen Stil der neunziger Jahre gehalten. Auffallend an Bord sind die vielen Hinweise in polnischer Sprache. Ursächlich dafür ist der Einsatz des Schiffes auf der Route Trelleborg-Swinoujscie, die TT-Line mit der damals noch den Namen NILS DACKE tragenden ROBIN HOOD im Jahr 2014 neu eröffnete. Ein Jahr später folgte die Rückführung der Fähre auf die Routen von Trelleborg nach Deutschland und der Namenstausch mit dem Schwesterschiff, das seitdem als NILS DACKE (26.800/1995/ROBIN HOOD) die Polenroute befährt. Damit einher ging auch die Umlagerung beider Combicarrier. Die aktuelle ROBIN HOOD ist jetzt deutsch geflaggt und in Emden registriert. Die Wahl des für eine Ostseefähre ungewöhnlichen Heimathafens wurde unter den Vereinsmitgliedern natürlich ausführlich diskutiert.

Um 21:00 Uhr startete die ROBIN HOOD

die Überfahrt ins schwedische Trelleborg. Hinter ihr folgte die KRONPRINS FREDERIK (16.071/1981), die, wie auf den Anzeigetafeln zu lesen war, auf ihrer Route nach Gedser eine Verspätung von 15 Minuten eingefahren hatte. Nach dem obligatorischen Besuch im Bordshop verbrachten die meisten Vereinsmitglieder mangels der Verfügbarkeit einer Bar/Lounge den Abend im Restaurant. Der Aufenthalt an Deck war keine Alternative, da es leicht zu regnen begann. Das gesellige Beisammensein wurde dann aber rekordverdächtig schnell beendet. Auch der Verfasser dieser Zeilen war wohl noch nie so zeitig in der Kabine. Doch das hatte seinen Grund.

#### **Mit dem Zug von Trelleborg nach Ystad**

Am nächsten Morgen war extrem frühes Aufstehen angesagt. Bereits um 5:00 Uhr früh hatte die ROBIN HOOD festgemacht und die DFV-Reisenden verließen via Hafentaxi das Schiff. Es folgte ein kurzer Fußmarsch vom Fährterminal zum neuen Bahnhof in Trelleborg. Natürlich war es zu dieser Tageszeit noch stockfinster. Der Nahverkehrszug von Skånetrafikken startete um 5:39 Uhr. Nach einem Umstieg an einer sehr modernen Station in einem Vorort von Malmö ging es weiter in Richtung Ystad. Hier trafen wir gegen 7:00 Uhr ein. Leider regnete es, so dass sofort das nahe dem Bahnhof liegende Fährterminal der Reederei Færgen aufgesucht wurde.

#### **Ystad-Rønne mit der LEONORA CHRISTINA**

Um 8:30 Uhr begann die letzte Etappe zum

eigentlichen Ziel der Reise, der Insel Bornholm. Bei leichtem Nieselregen wurden die Leinen der Katamaranschnellfähre LEONORA CHRISTINA (10.371/2011) gelöst. Die Fahrt mit diesem Schiffstyp stellte auf einer DFV-Reise eine Premiere dar.

Die LEONORA CHRISTINA entstand im Jahr 2011 beim australischen Schnellfährenspezialisten Austal-Ships in Henderson bei Perth und gehört zum Typ „Auto Express 113“. Mit einer Länge von 112,6 Metern und einer Breite von 26,2 Metern ist sie eine der größten unkonventionellen Schnellfähren der Welt. Das Schiff hat eine Kapazität für 1.400 Passagiere und 357 PKW. Den Fahrgästen stehen zwei Decks mit öffentlichen Einrichtungen zur Verfügung. Auf dem Oberdeck befinden sich an den Fensterseiten unterschiedlich gestaltete Sitzgruppen mit oder ohne Tisch. Die meisten Sitzplätze sind im vorderen Teil des Schiffes im Bereich der Cafeteria „Front Café“ angeordnet. Hier kann man bei voller Fahrt einen spektakulären Ausblick nach vorn genießen. Ferner gibt es auf dem Oberdeck einen großen Bordshop, einen weiteren kleinen Laden, ein Selbstbedienungsrestaurant und sanitäre Einrichtungen. Im Atrium erreicht man über zwei Treppenaufgänge das Brückendeck. Hier stehen nochmals Sitzreihen zur Verfügung. Darüber hinaus gelangt man von hier aus auf zwei kleine Außendecks, die bei nicht allzu stürmischem Wetter geöffnet sind.

Das Manövrieren im Hafen nutzten einige Vereinsmitglieder noch für Fotos der in Ystad liegenden Fähren KOPERNIK (13.788/1977/ROSTOCK), SKANIA (23.663/1995/SUPERFAST I) und MAZOVIA (29.289/1996/GOTLAND). Verständlich, denn in Ystad ist, wie in mittlerweile so vielen anderen Häfen, der Zutritt für Privatpersonen zum Fotografieren nicht mehr so einfach möglich. Während der Passage von Bord aus abzulichten, ist gerade in Ystad ideal, da insbesondere die Passagierfähren in einem Hafenbecken liegen, das von der Stadtseite aus nicht einsehbar ist.

Danach gab es endlich Frühstück. Einige hatten es noch nicht einmal beendet, als ein Offizier der Reederei zur Gruppe kam und zu einer Führung durch das Schiff einlud. Auch diese Besichtigungstour war wieder hochinteressant. Nahezu jeder Winkel des Schiffes wurde gezeigt, darunter Sicherheitseinrichtungen, Räume der Besatzung, die Kombüse und als

Hochbetrieb im Fährhafen von Ystad: Von links nach rechts sind die KOPERNIK, SKANIA und MAZOVIA zu sehen. Foto: Stefan Hefter





Links: Die Cafeteria „Front Café“ im vorderen Teil der LEONORA CHRISTINA. Rechts: Veteran POVL ANKER als Auflieger am Kreuzfahrterterminal von Rønne vertäut.  
Fotos: Stefan Hefter

Highlights die Brücke und der Maschinenraum, in dem allerdings nicht fotografiert werden durfte.

### Inselrundfahrt auf Bornholm

Pünktlich gegen 9:50 Uhr machte die LEONORA CHRISTINA am Færger-Terminal im Hafen von Rønne fest. In Sichtweite lag der zweite Katamaran der Reederei, VILLUM CLAUSEN (6.402/2000), der in der Hauptsaison zu Spitzenzeiten zusätzlich zum Einsatz kommt. Kurz bot sich noch die Möglichkeit, die an der Krydstogtkajen liegende POVL ANKER (12.358/1978) zu fotografieren, dann fuhr auch schon der Bus vor, der für die ca. vierstündige Inselrundfahrt gebucht worden war.

Unsere Gastgeber waren Busfahrer Kim aus Dänemark und der aus Remscheid stammende, teils sehr lustige, aber auch stark erkältete Reiseleiter Claus, der seit einiger Zeit auf Bornholm lebt. Von ihm lernten wir nicht nur die obligatorischen Details über die Sonneninsel Dänemarks, wir erfuhren auch Interessantes über das Leben auf der dänischen Insel und über die Dänen an sich.

Bornholm liegt 88 Kilometer nordöstlich von Rügen und 37 Kilometer vom schwedischen Festland entfernt. Deutschland und Schweden sind somit deutlich schneller von hier zu erreichen als Dänemark, dessen Hauptstadt Kopenhagen sich in 150 Kilometern Entfernung befindet. Bornholm hat eine Größe von 588,3 km<sup>2</sup>, die Küstenlinie beläuft sich auf 158 Kilometer. Rund 40.000 Einwohner leben auf der Insel, die Tendenz ist allerdings rückläufig. Viele der Einheimischen sprechen bornholmsk, einen nordischen Dialekt.

Zur Freude der DFV-Reisenden ging der Reiseleiter bereits zum Start der Tour auf aktuelle und ehemalige Bornholmfähren ein und erklärte ausführlich die Herkunft ihrer Namen: POVL ANKER, PEDER OLSEN, JENS KOFOED und dessen Schwager VILLUM CLAUSEN waren Bornholmer Freiheitskämpfer, LEONORA CHRISTINA eine Tochter des dänischen Königs Christians IV. HAMMERSHUS wird eine Burgruine im Norden Bornholms genannt, HAMMERODDE die Landzunge an der Nordspitze der Insel. DUEODDE ist dagegen ein Strand- und Dünengebiet an der Südspitze Bornholms.

Die von Beginn an sehr kurzweilige Rundfahrt führte nach dem Verlassen Rønnes über Hasle, einen Ort mit einer großen Marina und einer traditionsreichen Räumerei, gleich zum wohl absoluten Highlight der Insel, der Festung Hammershus. Hier wurde der erste Stopp

eingelegt, und die DFV-Reisenden bekamen einen Einblick in die Historie der Burgruine.

Die Hammershus wurde im 13. Jahrhundert auf einer 74 Meter hohen Klippe im Norden der Insel gebaut und diente bis zum Ende des 17. Jahrhunderts der Verteidigung und dem Schutz Bornholms. Danach wurden Teile der Anlage zwecks der Gewinnung von Baumaterial abgerissen, ehe ein königlicher Erlass die Burg im Jahr 1822 unter Denkmalschutz stellte. Seitdem laufen die Konservierungsarbeiten.

Natürlich wurde das Areal erkundet, und es wurde bei jetzt sommerlichem Wetter ausgiebig fotografiert. Auch das obligatorische Gruppenbild entstand auf dem Gelände der Hammershus, im Hintergrund jedoch nicht die Burg, sondern ein Panoramablick auf die Ostsee.

Weiter ging die Fahrt in einer zum Teil atemberaubenden Szenerie, vorbei an malerischen Badebuchten, kleinen Fischerorten und Yachthäfen bis nach Gudhjem. Auch hier wurde ein langer Stopp eingelegt. Während es sich ein Teil der Gruppe auf der Terrasse der Räumerei bequem machte und kühles Bornholmer Bier genoss, startete der andere Teil der Gruppe mit Claus zu einem Rundgang durch den Ort. Eine schweißtreibende Angelegenheit bei sommerlichen Temperaturen. Die Höhenunterschiede in Gudhjem wurden von einigen definitiv unterschätzt. Immer wieder ging es rauf und runter in den engen Gassen

des Ortes, über Klippen und steile Treppen. Wir bekamen u. a. den Hafen, viele Gärten, in denen Feigenbäume gedeihen, kleine Läden, den gepflegten Friedhof samt Kapelle und immer wieder die typischen hübschen dänischen Häuser zu sehen. Dazu passend gab Claus einen Einblick in den Bornholmer Immobilienmarkt. Jeder Bewohner kennt den Wert des Hauses seines Nachbarn. Nachdem man in der Räumerei wieder zusammengekommen war, wurde die Rundfahrt fortgesetzt. Es sollte noch erwähnt werden, dass von Gudhjem aus eine Fährlinie zu der vorgelagerten Erbseninsel Christiansø betrieben wird. Das zum Einsatz kommende Fahrgastschiff ERTHOLM (196/1967) war aber zum Zeitpunkt unseres Aufenthalts nicht vor Ort. Nächster Programmpunkt, der auf Bornholm nicht fehlen darf, war die Vorstellung einer Rundkirche. Claus zeigte uns die im romanischen Stil erbaute Østerlars Kirke. Sie ist die größte der vier auf der Insel existierenden Rundkirchen. Auch hier wurden Fotos geschossen.

Nach der Passage des drittgrößten Waldgebietes Dänemarks traf der Bus wieder in der Inselhauptstadt Rønne ein. Die Rundfahrt endete um ca. 14:00 Uhr direkt vor dem Færger-Terminal, und nach einer kurzen Verabschiedung vom Busfahrer und Reiseleiter sowie einem unkomplizierten Check-in waren wir auch schon wieder an Bord der LEONORA CHRISTINA. An unseren reservierten Plätzen

Die Teilnehmer der Vereinsfahrt beim obligatorischen Gruppenfoto. Foto: Hans-Joachim Hellmann



backbord achtern standen Getränke bereit. Kurz darauf wurde ein Wagen mit einem kleinen, aber sehr leckeren Buffet, bestehend aus Salat, Kartoffelgratin und Mettklößen, heran gerollt. Zeit für das Mittagessen.

Die Rückfahrt von Bornholm nach Schweden dauerte wieder 80 Minuten. Die See war etwas rauer als auf der Hinfahrt, was man an Bord auch deutlich spüren konnte. Um 15:50 Uhr legte der Katamaran im Hafen von Ystad an. Zuvor wurde noch die JAN SNIADOCKI (14.417/1988), ein kombiniertes Eisenbahn-/Frachtfäherschiff der Unity Line, passiert.

### Zurück in Schweden

Nach den Besuchen in 2011 und 2015 stand Ystad in diesem Jahr bereits zum dritten Mal auf dem Reiseplan des DFV. Erneut ließen sich einige Mitglieder zu der Aussage hinreißen: „Es ist gefährlich in Ystad. Hier passieren viele Morde.“ Eine Anspielung auf die Romane des schwedischen Bestsellerautors Henning Mankell, dessen legendärer Kommissar Wallander in der Kleinstadt ermittelt. Bis zur Abfahrt des gebuchten Busses nach Trelleborg war eine Stunde Zeit und sogleich begab sich ein Teil der DFV-Mitglieder auf die Spuren Wallanders. Vorbei an „Fridolfs Konditori“, Wallanders Lieblingscafé, ging es durch die Fußgängerzone zum Marktplatz, der häufig als Drehkulisse diente. Richtung Hafen wurde dann das „Hotell Continental“ passiert, in dem der Kommissar oft speiste. Am Hafen endete dann der kleine Rundgang vor dem Bahnhof, der sowohl in einer schwedischen, als auch in einer britischen Verfilmung als Polizeistation diente. Mehr war in der kurzen Zeit nicht zu schaffen. Die Gruppe wartete noch auf das Auslaufen der LEONORA CHRISTINA und lief dann zur Bushaltestelle. Gegen 17:00 Uhr startete der Linienbus nach Trelleborg. Es folgte eine etwa 90-minütige Fahrt auf einer der schönsten Küstenstraßen Europas. In Trelleborg angekommen, schafften wir es gerade noch ins Fährterminal, bevor es sintflutartig zu regnen begann.

Jetzt wurde es noch einmal dramatisch. Kein Schalter war geöffnet. Ein Schild verwies darauf, dass Fußpassagiere sich in diesem Fall zum PKW-Check-in der Reederei begeben müssen. Der war jedoch etwa einen halben Kilometer entfernt! Und das im Starkregen? Unzumutbar für die meisten!

Die Hälfte des „Niedersachsen-Stammtisches“ opferte sich und übernahm die Organisation der Tickets, ging erstmal vor und kehrte mit den Fahrscheinen und Kabinenschlüsseln zurück, aber auch mit der schlechten Nachricht, dass der Hafenbus nicht vom Fährterminal abfahren würde, sondern vom Pkw-check-in, so dass sich alle mit dem Gedanken anfreunden mussten, in Kürze mitsamt des Gepäcks einen Fußmarsch im strömenden Regen absolvieren zu müssen. Unmut kam auf. Doch die Rettung nahte. Ein freundlicher Mitarbeiter der TT-Line betrat das Fährterminal und kündigte an, dass bei diesem starken Regen ausnahmsweise ein Bus vom Terminal aus fahren würde. Erleichterung machte sich breit, und so konnte die Zeit wieder genutzt werden, um das interessante Terminal, ein ehemaliger Speicher, in dem sich außerdem Fährbüros und ein Hotel befinden, in Augenschein zu nehmen. Zwei riesige Kunstwerke, die Trelleborger Hafenszenen

mit politischen Szenen der letzten Jahrzehnte vermischt, wurden kontrovers diskutiert. Gegen 20:00 Uhr kam der versprochene Hafenbus tatsächlich und fuhr uns im strömenden Regen an Bord der PETER PAN.

### Trelleborg-Travemünde mit der PETER PAN

War der Trip mit einer Katamaranschnellfähre eine Premiere während einer DFV-Fahrt, so stellte auch der letzte Teilabschnitt der diesjährigen Tour ein Novum dar: Die PETER PAN war das erste Schiff, das bereits zum zweiten Mal während einer Vereinsfahrt Verwendung fand. Auch im Mai 2015 war der DFV an Bord, damals jedoch in umgekehrter Richtung. Folglich soll an dieser Stelle auch nicht näher auf das Schiff eingegangen werden. Es sei auf das FERRIES-Heft 3/2015 verwiesen.

An Bord angekommen, hatte man erstmal kurz Zeit zum Verschnaufen. Vorab war wieder ein Kabinenproblem gelöst worden. Der Verfasser dieser Zeilen erhielt diesmal glücklichen Umständen zufolge statt einer 1-Bett-Innenkabine zwar keine Außen- aber doch immerhin eine geräumige 4-Bett-Innenkabine. Um 21:00 Uhr traf sich die Gruppe im Restaurant. Dort wurde das große Abendbuffet unter dem Namen „Captain's Dinner“ angeboten. Diverse Sorten Fleisch, Fisch, Beilagen, Salat und Dessert - alles was das Herz begehrt, dazu Bier und Wein zum Selberzapfen.

Nach dem Essen und dem obligatorischen Besuch im Travel-Value-Shop fand sich die Gruppe in der Panorama-Bar ein und ließ den Abend in geselliger Runde ausklingen. Um Mitternacht wurde der Ausschank eingestellt, und so endete auch dieser Abend für die DFV-Reisenden relativ früh. Lediglich ein paar Unverdrossene wagten sich noch einmal an Deck. Allen war anzumerken, dass die Ankunft in Schweden an diesem Tag bereits um 5 Uhr früh erfolgt war.

Der Tag der Deutschen Einheit 2016 war kalt, aber trocken. Pünktlich lief die PETER PAN in Travemünde ein, passierte die Finnlines-Fähren FINNMAID (45.923/2006) und FINNPARTNER (33.313/1995) und machte um 7:30 Uhr am Anleger fest. Anschließend verließen die Reisenden die Fähre. Ein Frühstück war aus Zeitgründen nicht mehr gebucht worden. Auf dem Platz vor dem Gangwayturm wurde auf

den Bus zum Terminal gewartet. Genug Zeit, um die letzten Fährten abzulichten. Dann gab es eine letzte Überraschung. Offensichtlich hatte die Lübecker Hafengesellschaft das Aufkommen an Fußpassagieren an Bord der PETER PAN falsch eingeschätzt und schickte statt eines großen Omnibusses einen Kleinbus, um die Fahrgäste vom Schiff zum Hafenhause zu befördern. Der Fahrer verständigte sofort einen Kollegen, der kurz darauf mit einem Werkstattfahrzeug vorfuhr. In mehreren Fahren gelangten die Vereinsmitglieder auf zum Teil abenteuerliche Weise zum Hafenhause. Dort boten die Fahrer dann an, die mit dem Zug weiter Reisenden auch noch zum Bahnhof Travemünde-Skandinavienkai zu bringen. Ein toller Service, der gerne angenommen wurde, konnte man doch so der umständlichen und auch kostenpflichtigen Fahrt mit dem öffentlichen Personennahverkehr vom Fährterminal zum Bahnhof entgehen.

Um 8:40 Uhr setzte sich der Zug von Travemünde nach Hamburg in Bewegung. Ein paar DFV-Mitglieder hatten sich schon in Travemünde verabschiedet, doch der Großteil fuhr noch gemeinsam in die Hansestadt. Hamburg wurde gegen 10:00 Uhr erreicht, und dort löste sich die Gruppe dann mehr oder weniger auf, und jeder trat die weitere Heimreise an.

### Fazit

*Es war wieder einmal eine sehr gelungene Vereinsfahrt mit netten Mitreisenden in einer schönen Atmosphäre. Nach der Absage der ursprünglich geplanten Tour war es in kürzester Zeit gelungen, eine Alternative auf die Beine zu stellen.*

*Ein besonderer Dank geht an Marc Beeckmann, Marcel Brech und Christine Beckmann, die alles hervorragend organisiert hatten und mit deren Unterstützung den Vereinsmitgliedern die Möglichkeit gegeben wurde, einen nicht alltäglichen Blick hinter die Kulissen der Fähren LEONORA CHRISTINA und BERLIN zu werfen.*

*Vielen Dank auch an Christian Bardelle für die Mitarbeit an diesem Artikel.*

FINNMAID und PETER PAN am Skandinavienkai in Travemünde. Foto: Stefan Hefter





## Schnellfähre KATTEGAT

zusammengestellt von Ralph Christian Schöttker

Die KATTEGAT im Sommer 1995 im Hafen von Grenaa. Diese Aufnahme war das Titelfoto von FERRIES 3-95. Foto: Dirk Jankowsky



Oben: Ab 14. Juni 1996 ist die KATTEGAT unter der Flagge der DS A/S Öresund als BERLIN EXPRESS zwischen Gedser und Rostock unterwegs. Die Reederei ist eine Tochtergesellschaft der Dänischen Staatsbahnen (DSB), die Schnellfähren zwischen Kopenhagen und Malmö einsetzt. Foto: Heino Sehlmann

Unten: Im April 1997 hat die BERLIN EXPRESS bereits die Scandlines-Schornsteinmarke erhalten. Foto: Kai Ortel



„Highspeed im Kattegat“ war die Schlagzeile auf dem FERRIES-Heft 3/1995. Das Bild dazu zeigte ein für die damalige Zeit völlig neuartiges Fährschiff, das den Namen KATTEGAT trug. Seit dem 12. Juni 1995 war das Schiff für die „Driftsselskabet Grenaa-Hundested A/S“ zwischen Jütland und Seeland unterwegs, auf einer Fährlinie, deren Wurzeln bis in das Jahr 1934 zurückgingen. Doch die große Zeit der Route zwischen Grenaa und Hundested war längst vorbei. Seit in den 1960er Jahren kürzere Verbindungen zwischen den beiden großen dänischen Inseln existierten, kämpfte die Linie ums Überleben. Zuletzt fuhr das konventionelle Fährschiff DJURSLAND (4.371/1974) allein durch das Kattegat.

Als die Eröffnung der festen Beltquerung anstand, konzentrierte sich der Betreiber darauf, die Parallelroute zwischen Sjællands Odde und Ebeltoft zu stärken und stellte den Betrieb ein. Die Kommunen in Grenaa und Hundested bemühten sich um einen neuen Reeder und wurden bei der Starmarine Denmark A/S fündig. Das neue Konzept sah vor, mit zwei aus Aluminium gefertigten Schnellfähren, die mit einer Dienstgeschwindigkeit von 34,5 Knoten unterwegs sein sollten, Brücke und Konkurrenz Paroli zu bieten. 600 Passagiere und 160 PKW (bzw. 12 Busse und 54 PKW) sollten Platz an Bord finden. Von diesen beiden Neubauten, die bei der „Mjøllem & Karlsen Verft A/S“ in Bergen vom Stapel liefen, war die KATTEGAT die erste – und blieb die einzige, denn bis das Schwesterschiff DJURSLAND fertig gestellt war, befand sich die Reederei schon in Konkurs. Ständige Probleme mit den Maschinen und widrige Witterungsverhältnisse in einem kalten Winter führten Fahrtenausfälle nach sich

– und dadurch wandten sich die notwendigen Kunden ab. Die KATTEGAT machte ihre letzte Fahrt am 9. März 1996 und wurde dann von den Dänischen Staatsbahnen (DSB) übernommen. Die nächsten drei Jahre tauchte die KATTEGAT als BERLIN EXPRESS zwischen Gedser und Rostock auf, bevor sie hier von der älteren, aber rentableren DRONNING MARGRETHE II (10850/1974) ersetzt wurde. Es folgte ein kurzer Chartereinsatz als GOMERA JET und schließlich der Verkauf nach Griechenland, wo sie nach einem kurzen Intermezzo als EXPRESS IONION ab dem Jahr 2000 als JETFERRY 1 in der hellenistischen Inselwelt verkehrte. Lange währte das Glück aber auch dort nicht: Seit 2008 lag das Schiff in Piräus am Kai. Im Januar dieses Jahres erfolgte die letzte Reise für die Fähre, die mit „Highspeed“ das Glück auf die Route von Grenaa nach Hundested zurückbringen sollte. Sie traf am 27.1.2016 in Aliaga ein.



Auf dem Bild oben ist die Metamorphose zum Scandlines-Schiff abgeschlossen. Wie kostenintensiv der Betrieb dieser Schnellfähre war, lässt die untere Aufnahme der BERLIN EXPRESS in voller Fahrt vermuten. Fotos: Martin Schubotz



In den Jahren 2000 und 2001 versuchte GA Ferries das Monopol von Strintzis Lines auf den Routen von und nach zu Kefallonia zu brechen. Aus diesem Grund wurde die JET FERRY 1 im Sommer 2000 bzw. Ostern und Sommer 2001 zwischen Patras und Sami eingesetzt. Aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Verursachung von zu starkem Wellengang und diverser Pannen (z.B. Ausfall der Klimaanlage in den heißen Sommermonaten) war dieses Experiment aber letztendlich nicht von Erfolg gekrönt. Hier läuft das Schiff im August 2001 in den Hafen von Brindisi ein. Text: Marcus Vallianos, Foto: Jan Vinther Christensen



Oben: Ab 2008 lag die JET FERRY 1 an wechselnden Plätzen in Piräus auf. Foto: Hans Smallegange (Mai 2011). Unten links: Schon lange hatte die JET FERRY 1 keine Passagiere mehr transportiert, als Kai Ortel das Schiff am 22. August 2014 noch einmal in Piräus ablichtete.



**Technische Daten zur KATTEGAT:**

Bauwerft	Mjellem & Karlsen, Bergen, Norwegen
Baujahr/Baunr.	1995 / 151
Vermessung	4.675 BRZ, 1.402 NRZ, 500 tdw
Hauptabmessungen	95 x 17,9 x 3,65 m (Länge ü.a. x Breite auf Spanten x Tiefgang)
Hauptmaschinen	4 MTU-Diesel 20V1163TB73L
Leistung	22.400 kW
Geschwindigkeit	34,5 (max. 38) kn
Spätere Namen	BERLIN EXPRESS (1996-1999) GOMERA JET (1999-2000) EXPRESS IONION (2000) JET FERRY 1 (2000-2016)

**Für die kommende Ausgabe suchen wir Ihr Bild von der 1981 in Kiel gebauten PRINSESSE RAGNHILD der Jahre Line (später Color Line).**

Unten: An der Mole von Piräus harret die JET FERRY 1 am 30. Januar 2012 ihres Schicksals. Foto: Klemens Rubinke





## Fjordfähren-Klassiker in Gudvangen Text und Fotos: Uwe Jakob

**G**eradezu ein Eldorado für Freunde klassischer norwegischer Fjordfähren war im vergangenen Sommer der kleine Ort Gudvangen am Ende des seit 2005 zum UNESCO-Weltnaturerbe gehörenden schmalen Nærøfjords, einem Teil des mächtigen Sognefjords nordöstlich der Hafenstadt Bergen: Nicht weniger als fünf Fährschiffe aus den Sechziger bzw. frühen Siebziger Jahren waren von Gudvangen aus täglich auf zwei Routen nach Flåm bzw. Kaupanger im Einsatz; allerdings fuhr nur zwei von ihnen weiterhin als Autofähren, während die anderen drei inzwischen ausschließlich Passagiere befördern und ihre ehemaligen Fahrzeugdecks teilweise zu Passagiersalons umgebaut worden sind. Fähren dieser Art wurden auf nahezu allen innernorwegischen Fährverbindungen durch die typischen „Doppelender“ ersetzt; nur wenige Exemplare dienen noch als sommerliche Touristenfähren oder Reservefahrzeuge, während einige andere zu reinen Passagier- oder Arbeitsschiffen umfunktioniert wurden. Viele haben dagegen in der Inselwelt der Karibik eine neue Beschäftigung gefunden. Neben den nachfolgend vorgestellten fünf „Klassikern“ liefen selbst Ende August mit LYKKEPER, LADY ELISABETH, BRUVIK, EPOS, FJORD-LORD und FJORD-LADY noch sechs weitere reine Passagierschiffe sowie der neue Hybrid-Katamaran VISION OF THE FJORDS Gudvangen an; all diese weiteren Schiffe fuhr von und nach Flåm und sorgten für ein nie dagewesenes (Über-)Angebot auf dieser Strecke.

Schon seit ihrem 1994er Umbau zur reinen Personenfähre für 365 Passagiere ist die **SKAGASTØL** (683/1970) auf der Touristenroute zwischen Flåm und Gudvangen in Fahrt; zuvor war sie 12 Jahre lang die Reservefähre ihrer Reederei Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane. Das ehemalige Autodeck für 32 PKW wurde zum Passagiersalon mit großen Panoramascheiben auf der Backbordseite umgebaut – Fahrgäste halten sich dort allerdings nur bei wirklich schlechtem Wetter auf und bevorzugen sonst die großen Sonnendecks auf drei Ebenen. Auf dem Weg von und nach Gudvangen werden auch Aurland sowie die entlegenen Siedlungen Undredal, Dyrdal und Styvi angelaufen, was die Route besonders reizvoll macht. SKAGASTØL gehört inzwischen zur Flotte von Fjord1 und wurde 2016 vom unangefochtenen Marktführer The Fjords vermarktet, einer Kooperation von Fjord1 und Flåm AS. Das 2000 identisch umgebaute Schwesterschiff GUDVANGEN (663/1969/MASFJORD) wurde 2013 zwischen Flåm und Gudvangen außer Dienst gestellt und im Frühjahr 2014 nach Australien verkauft; nach finanziellen Problemen des neuen Eigners liegt es derzeit vor Geelong nahe Melbourne auf.

Als Ersatz für die GUDVANGEN fährt die **FANARAAKEN** (860/1973) seit 2014 als reine

Passagierfähre für 190 Fahrgäste zwischen Flåm und Gudvangen, ebenfalls mit Anläufen in Aurland, Undredal, Dyrdal und Styvi. Das 1987 um 10 m auf nun 54,5 m verlängerte und mit einem gläsernen Passagiersalon auf dem Sonnendeck ausgestattete Schiff lief zuvor als Autofähre auf der Sommer-Touristenfährverbindung Gudvangen – Kaupanger – Lærdal, die von Fjord1 nach der Saison 2012 zunächst auf Gudvangen – Kaupanger verkürzt und 2014 ganz eingestellt wurde. Im Gegensatz zur SKAGASTØL wurde

das Fahrzeugdeck nicht zum Passagiersalon umfunktioniert, so dass die **FANARAAKEN** bei Bedarf jederzeit wieder als Autofähre für 42 PKW eingesetzt werden kann.

Unbestrittener „Star“ in Gudvangen war in diesem Sommer der Italien-Heimkehrer **HARDINGEN SR.** (497/1966/HARDINGEN). Wohl niemand hätte erwartet, dass das Schiff nach 24 Jahren Einsatz in Italien für Traghetto Isola Sarde, Enermar und Delcomar unter dem Namen **ERIK P.** zwischen Sardinien und den





vorgelagerten Inseln Maddalena bzw. San Pietro – die letzten Jahre überwiegend als Reservefähre in Carloforte/San Pietro aufliegend – noch einmal nach Norwegen zurückkehren würde. Doch in all den Jahren war die im Mai 1966 als Flaggschiff der Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap in Dienst gestellte Fähre innen wie außen nahezu unverändert geblieben, so dass Fjord-2 Fjord Cruises AS schon parallel zur Inbetriebnahme ihrer ersten, gecharterten Autofähre SKÅNEVIK im Mai 2015 erstmals bei Delcomar anfragten, ob die ERIK P. zum Verkauf steht. Nach der erfolgreichen ersten Saison 2015, in der die SKÅNEVIK allein bereits an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen war, inspizierten die Norweger das Schiff im September 2015 und konnten am 15. Januar 2016 schließlich den Kaufvertrag mit Übergabe des Schiffs am 25. Februar unterzeichnen. Nach der Überführung aus dem Mittelmeer wurde das in HARDINGEN SR. umbenannte Schiff – der Name HARDINGEN ist seit 1993 durch eine heute für Norled fahrende größere Fähre „belegt“ – ab Ende März im norwegischen Rubbestadneset bei Los Marine, direkt neben dem Kai des 1978 von Wärtsilä übernommenen ehemaligen Motorenherstellers Wichmann, in den Farben ihres ursprünglichen Eigners angestrichen. Die für den Einsatz in Italien montierten Bug- und Heckrampen wurden wieder entfernt, denn diese sind an den Fähranlegern Norwegens nicht notwendig. Die beiden originalen Wichmann-Dieselmotoren aus 1966 wurden sozusagen „an ihrer Geburtsstätte“ überholt, und am 21. Juni konnte die HARDINGEN SR. ihre erste Überfahrt mit zahlenden Gästen von Kaupanger nach Gudvangen antreten. Interessanterweise ist die Vermessung des Schiffs beim Wechsel von BRT

zu BRZ nicht angestiegen, sondern reduzierte sich von ursprünglich 632 BRT auf heute 497 BRZ. Das Schiff ist nun für 230 Passagiere und 30 PKW zugelassen; die technische Betreuung liegt bei Det Midthordlandske Dampskipsselskab AS, die auch das in Bergen stationierte klassische Passagierschiff MIDTHORDLAND betreiben. Ein Antrag, die HARDINGEN SR. wie zuvor die SKÅNEVIK vom Riksantikvar als „bewahrenswert“ einstufen zu lassen, wurde bereits gestellt.

Die SKÅNEVIK (566/1967) hatten wir bereits in den „Sommerhighlights 2015“ (FERRIES 3/2015, S. 6) kurz vorgestellt; sie lief auch in diesem



Sommer wieder in Charter für Fjord-2 Fjord Cruises AS als Autofähre mit zwei täglichen Rundfahrten auf der Touristen-Fährverbindung zwischen Kaupanger und Gudvangen, nun neben der HARDINGEN SR. als zweites Schiff. Das vom Riksantikvar als „bewahrenswert“ eingestufte und damit sozusagen denkmalgeschützte Fährschiff trägt genau wie HARDINGEN SR. weiterhin stolz das Logo der seit 2007 nicht mehr existierenden Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap am Schornstein und am Bugvisier. Auch im Winterhalbjahr, nach dem Ende ihres Sommereinsatzes zwischen Kaupanger und Gudvangen, ist die SKÅNEVIK nicht ganz arbeitslos und fährt dreimal pro Woche von Kaupanger zum kleinen Ort Frønningen am Südufer des Sognefjords, der nur per Fähre zu erreichen ist. Wie auf dem Foto vom 25. August beim Anlegen in Gudvangen zu sehen ist, erfreute sich die Fährverbindung Kaupanger - Gudvangen auch zum Saisonende hin noch großer Beliebtheit.

Im Unterschied dazu fuhr das Schwesterschiff LUSTRAFJORD (506/1968/ODDA) nahezu ohne Fahrgäste zweimal täglich von Gudvangen nach Flåm und zurück. Das Fahrzeugdeck der Fähre blieb ohnehin ungenutzt, denn auf dieser Route werden ausschließlich Passagiere befördert. Ursprünglich ebenfalls für die Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap erbaut, war das Schiff schon zwischen 2000 und 2014 unter dem Namen FJÆRLANDSFJORD für Fjord1 auf verschiedenen Touristenfährverbindungen – mal mit, mal ohne Autobeförderung – im Bereich des Sognefjords im Einsatz; ein Foto findet man in den „Sommerhighlights 2009“ (FERRIES 3/2009, S. 6). Im April 2015 wurde es zunächst an Hjorteseth Shipping AS aus Bergen, kurze Zeit später dann weiter an Lustrabaatane AS verkauft, deren Flotte bisher aus der kleinen Autofähre URNES und dem Ausflugsboot RASVÅG mit Basis in Solvorn am Lustrafjord bestand, und zunächst in Bergen neu motorisiert. Als „Einzelkämpfer“ und Newcomer hatte es die LUSTRAFJORD erwartungsgemäß schwer gegen die übermächtige, im Rahmen des „Norway in a nutshell“-Programms weltweit vermarktete Flotte von The Fjords – auch „Kampfpreise“ weit unterhalb von denen der Konkurrenz halfen da nicht. Es bleibt deshalb

abzuwarten, ob die Reederei ihr Flaggschiff wie angekündigt tatsächlich auch im nächsten Sommer wieder auf dieser Route einsetzt oder in ein anderes Fahrtgebiet mit weniger Konkurrenz verlegt.

Der totale Gegensatz zu all diesen „Klassikern“ ist der brandneue Katamaran **VISION OF THE FJORDS** (753/2016), der seit dem 16. Juli von The Fjords ganzjährig ebenfalls auf der Route Flåm – Gudvangen eingesetzt wird. Anders als deren übrige Schiffe befährt er die Strecke jedoch direkt, also ohne Zwischenstopps, und braucht dafür mit anderthalb Stunden 45 Minuten weniger als SKAGASTØL, FANARAAKEN & Co. – trotzdem ist eine Fahrt mit VISION OF THE FJORDS deutlich teurer. Die Besonderheit des 40 m langen und 15 m breiten Karbonfaser-Katamarans für 400 Passagiere, dessen recht gewöhnungsbedürftiges äußeres Design an die Serpentina norwegischer Bergstraßen erinnern soll, ist sein Hybrid-Antriebssystem aus zwei Zwölfzylinder-MAN-Dieselmotoren je 749 kW und einer Bank Batterien, die gemeinsam oder unabhängig voneinander zum Einsatz kommen können: Im Transit auf dem Aurlandsfjord von und nach Flåm fährt das Schiff unter Diesel und erreicht dabei eine Geschwindigkeit von bis zu 19,5 kn; während des Sightseeings im Nærøyfjord und beim Manövrieren treibt Batteriestrom über zwei 150 kW-Elektromotoren die VISION OF THE FJORDS mit maximal 8 kn bis zu drei Stunden lang an. Die Batterien können sowohl durch überschüssige Energie aus dem Dieselbetrieb als auch innerhalb von 20 Minuten über Ladestationen in Flåm und Gudvangen aufgeladen werden. Für ihr innovatives Antriebskonzept wurde die VISION OF THE FJORDS zu Norwegens „Schiff des Jahres 2016“ gewählt. Gebaut wurde der Katamaran mit dem Projektnamen „Seasight“ von Brødrene Aa AS in Hyen. Anders als die fast ausgebuchten SKAGASTØL und FANARAAKEN war die VISION OF THE FJORDS jedoch stets nur mit wenigen Passagieren besetzt; besonders die zahlreichen japanischen Touristengruppen bevorzugten ganz offensichtlich die „schiffigeren“ Oldtimer gegenüber dem futuristischen Katamaran. *Das Foto der VISION OF THE FJORDS finden Sie auf der letzten Umschlagseite.*



Die SKÅNEVIK im Sommer 2016 in Gudvangen. Dieses Foto: Mike Louagie  
Alle anderen Fotos: Uwe Jakob

# Bilder von der "Baustelle" SILJA EUROPA

Fotos: Kalle Id • Text: Marko Stampehl



Das Buffet Restaurant "Buffet Europa" wird derzeit im Stil der "Grande Buffet" Restaurants an Bord der SILJA SERENADE und SILJA SYMPHONY umgebaut und wird auch diesen Namen übernehmen.

Von Kalle Id aus Helsinki erreichten uns Fotos von einem Rundgang an Bord der SILJA EUROPA in Muuga, der am 17. November stattfand. Vom 1. bis 10. Dezember wurde die SILJA EUROPA in Naantali gedockt. Ab dem 12. Dezember (nach Redaktionsschluss) sollte das Schiff, dann aufwändig modernisiert und renoviert, wieder für 22-h-Kreuzfahrten zwischen Helsinki und Tallinn zum Einsatz kommen und dort die BALTIC QUEEN ersetzen, die wieder auf die Route Tallinn-Åland-Stockholm wechselt. Tallink investiert 16 Millionen Euro in das Schiff, über das wir nach Fertigstellung der Umbauten in der kommenden Ausgabe ausführlich berichten werden.



Vorbei ist die Ära des "Joe's Place". Der in die Jahre gekommene Pub erhält ein deutlich moderneres Aussehen und wird zum "Sea Pub".

Sämtliche Lobbys und Gänge sowie die Aufzüge an Bord werden ebenfalls überarbeitet und bekommen unter anderem eine sparsamere, aber effektvollere LED-Beleuchtung.



Aus dem "Maxim à la Carte" wird das "Grill House". Damit ist die Zeit der "Maxim"-Restaurants bei Silja/Tallink endgültig vorbei.

Auch das Konferenzzentrum, das sich auf den Decks 12 und 13 befindet, erhält ein komplettes "Makeover" mit neuen Teppichen und neuer Möblierung. Außerdem wird die Technik auf den Stand der Zeit gebracht.



# WARRIOR SPIRIT: Ein besonderer Gast in Durban

von Trevor Jones



Die WARRIOR SPIRIT läuft am 17. November 2016 in den Hafen von Durban (Südafrika) ein. Foto: Trevor Jones

**D**urban verzeichnete am 17. November zwei Erstanläufe in seinem Hafen. Der Kreuzfahrer ARTANIA (44.656/1984) lag bereits den zweiten Tag im Hafen, als sich ein zweites, weitaus weniger eindrucksvolles und ansprechendes, aber in diesen Breitengraden um so selteneres und daher interessantes Schiff ankündigte. Ein Schiff, das den Hafen von Durban normalerweise nicht anläuft.

Einige Tage zuvor hatte der bekannte Schiffsfotograf Ian Shiffman aus Kapstadt mir per E-Mail den Tipp gegeben, dass eine Passagierfähre auf dem Weg die Küste entlang nach Durban war. Fortan beobachtete ich auf AIS mit wachsendem Interesse den schneckenartig langsamen Fortschritt, den das Schiff bei in der Regel zwischen 3,8 und 5,5 kn machte, hinauf den Transkei und die südliche KwaZulu-Natal-Küste.

Der Schiffsname war mit WARRIOR SPIRIT angegeben, ein Name, der mir gänzlich unbekannt war. Ein wenig Recherche gab mir bald Aufschluss über ihre Geschichte. Gebaut wurde sie als PORTO CARDO bei Ateliers & Chantiers du Havre in Le Havre für Cie. Méridionale de Navigation aus Marseille, die das Schiff für den Fracht- und Passagierdienst vom französischen Festland nach Korsika einsetzte.

Fast zwanzig Jahre diente sie auf den Strecken nach Korsika, bevor sie 1999 in MALTA EXPRESS umbenannt wurde. 2006 erhielt sie ihren derzeitigen Namen WARRIOR SPIRIT und bediente die letzten zehn Jahre lokale Routen in Trinidad & Tobago in den Westindischen Inseln. Registriert wurde sie dafür unter der Flagge von St. Kitts & Nevis.

Mein unmittelbarer Gedanke, als ich sah, dass dieses Schiff in südafrikanischen Gewässern mit wenig mehr als Schrittempo vorankam, war, dass es sicher auf seiner letzten Reise war und das Ziel wahrscheinlich ein Abbrecher auf dem indischen Subkontinent war. Dieser Eindruck wurde durch die Flagge

und Registrierung, die auf Marinetravvic.com als "Niue", mit Heimathafen Alofi angezeigt wurde, verstärkt. Weder von Land noch Ort hatte ich je etwas gehört, aber weitere Web-Recherche klärte auf: Niue ist eine kleine Inselnation im Südpazifik (die Bevölkerung zählt gerade einmal rund 2000 Menschen), ehemals abhängig von Neuseeland.

Die Flagge war mir nie zuvor in der Schifffahrt begegnet (ob nun als Bequemlichkeitsflagge oder anderweitig) aber spektakulär ist sie allemal.

Es schien klar, dass die WARRIOR SPIRIT wohl kaum irgendwelche wirtschaftlichen Verbindungen zu diesem kleinen Land haben konnte. So schien ein Abbruchstrand als nächstes Ziel eine sichere Wette zu sein. Doch zu meiner Überraschung notierten die Aufzeichnungen des Hafens Durban, dass Cebu in den Philippinen ihr nächstes Ziel sei. Wer weiss, vielleicht hat sie also noch eine Zukunft im dichten und ziemlich gefährlichen Inselverkehr im philippinischen Archipel.

Es ist vielleicht etwas weit hergeholt, dieses kantige und eckige RoRo als Passagierschiff zu bezeichnen, aber seine 96 Kabinenplätze qualifizieren es als solches. Es war sehr außergewöhnlich und interessant, dieses Schiff in den Hafen von Durban einlaufen zu sehen.

Interessant wird es auch sein, die weitere Route auf AIS zu verfolgen, um festzustellen, ob das Ziel in der Tat ein Strand mit Schweißbrennern ist oder ob der WARRIOR SPIRIT nicht doch ein paar weitere Einsatzjahre vergönnt sind. Bei Redaktionsschluss am 28. November wurde die Ankunft in Cebu für den 22. Dezember angegeben.

*Wir danken Trevor Jones für seinen Gastbeitrag, der an ein schon länger aus Europa verschwundenes RoRo erinnert. Schreiben Sie uns, wenn auch Sie eine ähnliche seltene und berichtenswerte Begegnung mit einem interessanten oder außergewöhnlichen Schifferlebt haben.*

## Technische Daten WARRIOR SPIRIT

Bauwerft	Ateliers & Chantiers du Havre, Le Havre		
Baujahr/Baunr.	1980/253		
Vermessung	ursprünglich:	4.680 BRT	2.722 dwt
	aktuell:	11.457 BRZ	4.788 dwt
Hauptabmessungen	126,50 x 21,01 x 5,85 m		
Hauptmaschinen	Zwei 12-Zyl. SEMT Pielstick-Atlantique Diesel		
Leistung	11.040 kW		
Geschwindigkeit	max. 18 kn		
Namen	PORTO CARDO 1980-1999   MALTA EXPRESS 1999-2006		
	WARRIOR EXPRESS 2006   WARRIOR SPIRIT 2006-		

# Viking Line bestellt Neubau in China

von Marko Stampehl



Computeranimation des Neubaus, für den Viking Line am 23. November eine Absichtserklärung mit Xiamen Shipbuilding gezeichnet hat. Bei den beiden weißen "Pfosten" an Deck handelt es sich um Flettner-Rotoren, die den Treibstoffverbrauch um 4% senken sollen. Bild: Viking Line

**D**ass Viking Line sich mit dem Gedanken beschäftigte, nach der VIKING GRACE (57.565/2013) einen weiteren Neubau für die Turku-Route zu bestellen, war seit längerem klar. Im Herbst verdichteten sich die Anzeichen, dass ein Neubauftrag in Kürze erfolgen und dieser diesmal nicht nach Finnland gehen würde. Angesichts des imposanten Orderbuchs von Meyer Turku, das mit Kreuzfahrtschiffen für TUI Cruises, die Carnival Group und Royal Caribbean mehr als gut gefüllt ist, wäre hier mit einer Ablieferung nicht vor 2023/24 zu rechnen gewesen. Das Angebot von Rauma Marine Construction war laut Viking Line zu teuer. Bei Arctech in Helsinki ist die Werfthalle zu klein, zudem konnte die Werft für den Bau notwendige Sicherheiten nicht stellen. Meyer Turku gab ein Angebot für den Bau in Papenburg ab, aber auch hier lag der Preis zu hoch, hieß es seitens des Managements von Viking Line.

Eine Pressemitteilung am Morgen des 23. November brachte dann Gewissheit und eine Überraschung: Viking Line bestellt die erste Kreuzfahrtfähre für den Ostsee-Fährverkehr in China. Genauer gesagt bei Xiamen Shipbuilding im ungefähr 600 km nordöstlich von Hongkong gelegenen Xiamen in der Provinz Fujian. Dort hatte Viking Line nach Verhandlungen mit der Werft eine Absichtserklärung, den sog. "Letter of Intent", unterzeichnet. Dieser beinhaltet die Option auf ein Schwesterschiff.

Das mit rund 63.000 BRZ vermessene Schiff wird bei einer Länge von 218 m und einer Breite von 35 m eine Passagierkapazität von 2.800 Personen und 1.500 Lademetern für Fracht aufweisen. Die Besatzung wird rund 200 Personen umfassen. Als Treibstoff wird LNG (verflüssigtes Naturgas) genutzt. Das neue Fährschiff wird zudem

## Letter of Intent (LOI)/ Absichtserklärung

Diese Erklärung ist insbesondere bei Unternehmen wie der Viking Line, die eine börsennotierte Aktiengesellschaft ist, notwendig, wenn Verhandlungen über den Bau eines Schiffes derart fortgeschritten sind, dass beide Seiten den Abschluss als wahrscheinlich ansehen. Und da ein solcher Bauauftrag eine immense Investitionssumme - in diesem Falle rund 190 Millionen EUR - bedeutet, ist es die Pflicht des Unternehmens, seine Anteilseigner darüber in Kenntnis zu setzen. Ein Letter of Intent stellt jedoch für keine der beiden Seiten einen Anspruch auf das Zustandekommen eines endgültigen Vertrages dar.

## Flettner-Rotor

Dieser aerodynamische Antrieb ist nach seinem Erfinder Anton Flettner benannt und wurde in den 1920er Jahren erfunden und entwickelt. Die Zylinder rotieren und entwickeln so einen Vortrieb. Für den Neubau von Viking Line könnte eine Weiterentwicklung des Flettner-Rotors der finnischen Firma Norsepower in Frage kommen, die bereits den RoRo-Frachter ESTRADEN (18.205/1999) mit einem solchen Rotor ("Norsepower Rotor Sail") ausgestattet haben, der eine bessere Antriebsleistung aufweisen soll.

mit 24 m hohen Flettner-Rotoren ausgerüstet, die eine zusätzliche Treibstoffersparnis von 4% (entspricht rund 500 Tonnen) erzielen sollen. Als Termin für die Ablieferung wurde das Frühjahr 2020 vereinbart.

Der Neubau wird dann die AMORELLA (34.384/1988) auf der Route Turku-Åland-Stockholm ablösen. Letztere soll möglicherweise auf die Route Helsinki-Tallinn verlegt werden, wo in den vergangenen drei Jahren die Stockholm-Helsinki-Fähren während der Sommersaison Tagesfahrten nach Tallinn absolvierten. Die für diese Route gebaute VIKING XPRS (35.918/2008) kann den Verkehr besonders im Sommer nicht mehr alleine bewältigen und der Sommerverkehr mit den zusätzlichen Fahrten der Stockholm-Fähren ist keine ideale Lösung.

Mit dem Schritt nach China beschreitet Viking Line Neuland, auch wenn chinesische Werften bereits zuhauf Fährschiffe unterschiedlicher Größen und Ausstattung für den heimischen Markt gebaut haben und Rederi AB Gotland (Gotlandsbolaget) gerade in der gleichen Woche im November seinen LNG-Neubau mit dem Arbeitsnamen VISBORG zu Wasser ließ. Die Neubaufträge von Gotlandsbolaget und Viking Line sind jedoch nur bedingt vergleichbar.

Dass Viking Line sich überhaupt vorstellen konnte, einen Neubau in China zu bestellen, hat unter anderem damit zu tun, dass die in chinesischem Besitz befindliche, in Turku ansässige Firma Deltamarin das Schiffsdesign entworfen hat und den Bau in Xiamen eng begleitet wird.

Zudem hat Viking Line die Absicht, möglichst viele finnische und europäische Komponenten beim Bau zu verwenden, laut Geschäftsführer Jan Hanses bis zu 50% und mehr. Der genaue Anteil finnischer und europäischer Zulieferer wird sich im Frühjahr herauskristalisieren, wenn der Bauvertrag ausverhandelt wird. Sicher ist dagegen bereits, dass neben Deltamarin auch Wärtsilä und ABB Marine als Zulieferer u.a. von Motoren und Generatoren mit „an Bord“ sind. Für die Innenarchitektur werden skandinavische Designer verantwortlich zeichnen.



Bei der STENA BRITANNICA(64.039/2010) wurden während eines Werftaufenthaltes im November Scrubber eingebaut. In diesem Foto ist der dadurch veränderte Schornstein gut erkennbar. Auch die Bemalung wurde in diesem Zusammenhang verändert. Wie schon bei der auf Methanol-Antrieb umgestellten STENA GERMANICA sind die vormals hellblauen Wellenlinien jetzt grün, vorn wurden grüne Wellenlinien ergänzt. Die Aufschrift "Connecting Europe for a Sustainable Future" soll auf allen Stena-Fähren angebracht werden. Foto: Rob de Visser

## FERRIES Aktuell

von Marko Stampehl (MST) • [mst@faehrverein.info](mailto:mst@faehrverein.info) und Stefan Kaminski (SK) • [sk@faehrverein.info](mailto:sk@faehrverein.info)

### MEGASTAR: Termin für Indienstellung steht fest

Tallinks neue LNG-Schnellfähre MEGASTAR (~49.000/2017) wird am 29. Januar 2017 (einem Sonntag) mit der 13:30-Uhr-Abfahrt ab Tallinn den Liniendienst für Tallink auf der Route Tallinn-Helsinki aufnehmen. Tags zuvor, am 28. Januar um 22:30 Uhr, wird die bisher an ihrer Stelle eingesetzte SUPERSTAR(36.277/2008) die letzte Überfahrt von Helsinki nach Tallinn absolvieren, wo sie danach außer Dienst gestellt und für die Übergabe an Corsica Ferries vorbereitet wird. Nahezu zeitgleich wird auch der neue Passagierterminal im Westhafen von Helsinki in Betrieb genommen. Mit diesem Terminal verkürzen sich die Wege für Fußpassagiere zu den Fähren erheblich. Für die MEGASTAR und die im Januar bei einer Wertzeit dafür umzubauende STAR (36.249/2007) wird es dort landseitige Rampen für die Doppelstockbeladung geben. Damit will man die Hafenaufbereitung der Schiffe verkürzen. (MS)

### Gotlandsbåten fuhr nur einen Sommer

Nach nur einer Sommersaison gab Gotlandsbåten Anfang November bekannt, dass man den Betrieb vollständig einstellen und im kommenden Jahr auch nicht wieder aufnehmen wird. Die letzte Abfahrt hatte am 4. September stattgefunden. Insgesamt hatte Gotlandsbåten rund 100.000 Passagiere befördert, nie zuvor habe die Insel Gotland im Sommer so viele Besucher gehabt, hieß es von der Reederei. Da jedoch für den Betrieb im kommenden Jahr keine Mittel aufgetrieben werden konnten (die Ausgabe zusätzlicher Anteile im Wert von 30 Millionen SEK - ca. 3 Millionen EUR - blieb erfolglos), hat man sich entschieden, den Betrieb ganz einzustellen. Betroffen sind drei Vollzeitbeschäftigte von Gotlandsbåten und eine Reihe Mitarbeiter von HSC Nordic, der Reederei, der der unter schwedischer Flagge registrierte Katamaran EXPRESS (5.903/1998) gehört. Das Schiff wird aktuell auf dem Chartermarkt angeboten. (MS)

### COPENHAGEN getauft, ab Januar in Dienst

Am 28. Oktober 2016 fand auf der FAYARD-Werft in Munkebo die Taufe der neuen Scandlines-Hybrid-Fähre COPENHAGEN (~24.000/2016) statt. Als Taufpatin fungierte Sally Borrows, die Frau von Simon Borrows, Vorstandsvorsitzender der 3i group, dem Eigentümer von

Scandlines. Am Morgen des 28. November brach die COPENHAGEN dann zur ausgedehnten fünftägigen Probefahrt auf. Am 1. Januar 2017 soll sie zwischen Rostock und Gedser in Dienst gehen. (MS)

### Neue Fähren für Saaremaa- und Hiiumaa-Verkehre verspätet

Nachdem die Neubauten für die neue Gesellschaft im Fährverkehr zwischen dem estnischen Festland und den Inseln Saaremaa und Hiiumaa teils stark verspätet sind, musste Praamid (Port of Tallinn) die bisher auf den Routen eingesetzten Fähren des bisherigen Betreibers Saaremaa Laevakompanii kaufen bzw. chartern. Die Route Virtsu-Kuivastu (Muhumaa/Saaremaa) wird von der HIIMUMAA (5.233/2011) und der IONAS (4.092/1989/SUPERFLEX HOTEL) bedient, während die Hiiumaa-Route ab Rohuküla von ST. OLA (4.833/1971/SVEA SCARLETT) und HARILAUD (1.028/1985) befahren wird. Die KÖRGELAID (1.028/1987) liegt den Winter über in Rohuküla auf, die Route Triigi-Sõru ist eine reine Sommerroute.

Die erste der beiden in der Türkei gebauten neuen Fähren für die Inselverkehre, die LEIGER (5.217/2016), ist derzeit auf dem Weg nach Estland und befand sich bei Redaktionsschluss in Vigo. (MS)

### Nor Lines an Eimskip

Das isländische Transportunternehmen Eimskip übernimmt das norwegische Reederei- und Logistikunternehmen Nor Lines, das 1930 gegründet wurde und ein sehr umfangreiches Servicenetz in Norwegen betreibt. Nor Lines ist spezialisiert auf Stückgut und gekühlte bzw. tiefgekühlte Ladungen, insbesondere Fisch, und betreibt eine Flotte von sieben Schiffen. Fünf dieser Schiffe, davon vier in Charter, werden von Eimskip übernommen. Mit der KVVITNOS (9.132/2015) und der KVVITBJØRN (9.132/2015) hatte Nor Lines erst voriges Jahr zwei Spezial-RoRo-Frachter in Dienst gestellt, die erstmals in diesen Diensten Natargas (LNG) als Treibstoff nutzen. (MS)

### Torghatten Nord übernimmt Fährroute Halhjem-Sandvikvåg

Am 30. September gab die norwegische Straßenverwaltung Statens Vegvesen bekannt, dass die Fährreederei Torghatten Nord die Konzession für die südlich von Bergen gelegene Route

# Die drei größten Kreuzfahrtschiffe der Welt...

...auf einem Bild. Zu diesem einmaligen Treffen kam es am 4. November 2016, als die HARMONY OF THE SEAS (226.963/2016) bei ihrer ersten Ankunft in den USA vor Port Everglades von ihren beiden älteren Schwesterschiffen OASIS OF THE SEAS (225.282/2009) ganz rechts, und ALLURE OF THE SEAS (225.282/2010) in der Mitte, begrüßt wurde.  
Foto: RCL Cruises Ltd, Deutschland





FERRIES



Die COPENHAGEN am 28. November 2016 auf Probefahrt bei Munkebo. Foto: Peter Therkildsen

Halhjem-Sandvikvåg ab 2019 übernimmt. Im Ausschreibungsverfahren spielten der Preis zu 80% und die Umweltschutzmaßnahmen zu 20% eine Rolle. In beiden Punkten war das Angebot von Torghatten Nord besser als das des bisherigen Betreibers Fjord 1. Auch Norled hatte ein Angebot abgegeben. Der neue Kontrakt beginnt am 1. Januar 2019 und hat eine Laufzeit von acht Jahren, also bis Ende 2026. Die Route Halhjem-Sandvikvåg ist die am dritthöchsten frequentierte Fährverbindung in Norwegen. 2015 wurden über 966.000 Fahrzeuge und 1,2 Millionen Passagiere zwischen den Inseln Os und Stord befördert. Die Route ist Teil der Landverbindung zwischen Bergen und Stavanger im Verlauf der Europastraße 39. Die Überfahrt dauert rund 40 Minuten mit Abfahrten rund um die Uhr, in Spitzenzeiten alle 30 Minuten. Bisher verkehren hier die Fjord1-Gasfähren BERGENSFJORD (6.904/2006), FANAFJORD (6.904/2007) und RAUNEFJORD (6.904/2007). (MS)

#### Fjord 1 mit sieben neuen Routenkonzessionen

Zog Fjord 1 bei der eben genannten Route Halhjem-Sandvikvåg den Kürzeren, so konnte das Unternehmen im Gegenzug sieben neue Kontrakte für Fährverbindungen in Norwegen für sich gewinnen. Die Provinz Hordaland (rund um Bergen an der Westküste Norwegens) teilte Fjord 1 im Rahmen des üblichen Bieterverfahrens für den Betrieb ab 2018 und 2020 sieben Fährverbindungen zu. Dies sind Halhjem-Våge, Hatvik-Venjanaset, Fedje-Sævrøy, Sløvåg-Leirvåg, Krokeide-Hufthamar, Husavik-Sandvikvåg und Langevåg-Buavåg. Im Schnitt sind die Fähren auf den genannten Verbindungen 30 Jahre alt. Daher war eine Voraussetzung im Bieterverfahren, dass der Treibstoffverbrauch um 60% und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 87% reduziert wird. Als Folge dürfte in den kommenden Jahren eine Reihe von Neubaufträgen vergeben werden. (MS)

#### Moby Lines beteiligt sich an St. Peter Line und übernimmt Fähren

St. Peter Line hat seine beiden im Verkehr von und nach St. Petersburg eingesetzten Fährschiffe PRINCESS MARIA (34.093/1981/FINLANDIA) und SPL PRINCESS ANASTASIA (37.583/1986/OLYMPIA) an Moby Lines verkauft. Die PRINCESS MARIA kam am 9. November von ihrer letzten Reise für St. Peter Line in St. Petersburg an und wurde noch am gleichen Tag an Moby SpA, Neapel, verkauft. Am 11. November erfolgte die Umbenennung in MOBY DADA und am 17. November machte sich das Schiff unter neuem Namen und italienischer Flagge auf den Weg nach Italien. Es traf am 26. November in Genua ein. Geplant ist, dass es im kommenden Jahr den Dienst auf der Route Nizza-Bastia von der MOBY ZAZA (22.161/1982/OLAU BRITANNIA) übernimmt.

Die SPL PRINCESS ANASTASIA verbleibt dagegen in der Ostsee und in Charter bei St. Peter Line, die den Fahrplan für das kommende Jahr veröffentlicht haben. Die SPL PRINCESS ANASTASIA wird künftig mittwochs eine Rundreise von Helsinki nach St. Petersburg machen, wo das Schiff über Nacht liegen bleibt und somit Samstag zurück in Helsinki ist. Danach folgt ein kürzerer Umlauf nach St. Petersburg mit Rückkehr am folgenden Tag, mit anschließender Rundreise Helsinki-Tallinn-Stockholm-Helsinki. Damit zielt der Fahrplan künftig eindeutig

auf Reisende aus Westeuropa, die Helsinki als Ausgangspunkt für eine Reise nach St. Petersburg oder in die Hauptstädte Estlands und Schwedens machen wollen. Der Fahrplan für 2017 setzt erst am 2. April ein, von Ende Dezember bis Ende März wird das Schiff drei Monate einer umfassenden Werftzeit unterzogen. St. Peter Line wird im Übrigen künftig in Deutschland von der hiesigen Niederlassung von Moby Lines vertreten, die im Herbst außerdem auch Anteile an St. Peter Line gekauft haben. (MS)

#### Neue Fähren zur Isle of Wight

Die über 155 Jahre alte Fährreederei Red Funnel hat für die Route Southampton-Cowes (Isle of Wight) einen neuen Passagierkatamaran übernommen. Die RED JET 6 (363/2016) wurde am 4. Juli 2016 von Prinzessin Anne getauft. Das rund sechs Millionen GBP teure Schiff bietet auf einer Länge von rund 40 Metern Platz für 275 Passagiere. Vier 900-kW-Motoren erzeugen eine maximale Geschwindigkeit von 38 Knoten. Der Neubau entstand auf der Werft Shemara Refit LLP auf der Isle of Wight und ist der erste Passagierkatamaran, der seit 16 Jahren in Großbritannien gebaut wurde.

Auch die zwischen Portsmouth bzw. Lymington und der Isle of Wight operierende Reederei Wightlink Ferries hat ein neues Fährschiff bestellt. Im Jahr 2018 wird sie von der Cemre Shipyard aus dem türkischen Yalova ihr neues Flaggschiff erhalten. Dabei handelt es sich um eine 89,7 Meter lange Fähre mit einer Kapazität für 178 PKW, die auf zwei Ladedecks gestaut werden können. Ferner werden den über 1.000 Fahrgästen zwei Salondecks und ein Oberdeck zur Verfügung stehen. Der innovative Hybridbatterie-Antrieb kommt von Wärtsilä und steht für mehr Effizienz, eine Reduzierung der Emissionen und einen sinkenden Lärmpegel. (SH)

#### Moby Lines kauft EUROPEAN VOYAGER

Mitte Oktober gab Moby Lines bekannt, die EUROPEAN VOYAGER (9.279/1974/EUROPAFÄRJAN III) von European Ferries gekauft zu haben. Das bisher auf der Route Brindisi-Vlore eingesetzte Schiff wurde bereits in MOBY NIKI umbenannt und wird künftig die Route Piombino-Portoferraio (Elba) bedienen. Es darf angenommen werden, dass dafür eine oder zwei der älteren dort eingesetzten Fähren von Moby Lines, zum Beispiel die MOBY BABY (5.667/1966/SVEA DROTT) und/oder die MOBY LOVE (5.435/1975/SAINT ELOI), außer Dienst gestellt werden. (MS)

#### Iscomar stellt Betrieb ein

Seit Ende der 1970er Jahre war die Reederei Iscomar auf verschiedenen Routen im westlichen Mittelmeer aktiv. Aufgrund der stetig wachsenden Konkurrenz wurde am 11. September 2016 der Fährbetrieb auf der letzten Route Ciutadella (Menorca) – Alcúdia (Mallorca) eingestellt. Die Muttergesellschaft Contenemar SA befindet sich bereits seit 2009 in der Insolvenz. Die in den vergangenen 18 Jahren dort genutzte Fähre NURA NOVA (3.134 BRT/1977/EMSLAND) wurde versteigert und verkehrt künftig wohl als Gefahrgutfähre für die zur Trasmapi-Gruppe gehörende Reederei Formentera Cargo zwischen Ibiza und Formentera. Trasmapi betreibt

dort einen Dienst mit Hochgeschwindigkeitsfähren. Seit Anfang Oktober füllt Trasmediterranea die entstandene Lücke mit der LAS PALMAS DE GRAN CANARIA (10.971/1993). In der Sommersaison ist Trasmediterranea hier bereits mit einer Schnellfähre unterwegs. Auch Balearia bedient weiterhin diese Route. (SK)

### Übernimmt die Grimaldi-Gruppe nun doch noch Hellenic Seaways?

Die Piraeus Bank, eines der größten Kreditinstitute Griechenlands und dort größter Schiffsfianziierer, muss ihren Anteil (derzeit in Höhe von ca. 40%) an Hellenic Seaways bis spätestens 2018 verkaufen. Hintergrund sind Auflagen der EU. Im Zusammenhang mit der Neuordnung des griechischen Bankensektors sind diese verpflichtet, sich von allen Beteiligungen zu trennen, die nicht direkt mit dem originären Bankgeschäft zu tun haben. Daher hat die Piraeus Bank nun ihre Anteile zum Verkauf angeboten. (SK)

### Trasmediterranea kauft ehemaligen Viking Line – Neubau

Der Kasko des von Viking Line bei der spanischen Werft Astilleros



Projektzeichnung der VIKING ADCC aus dem Jahre 2007.

de Sevilla nicht abgenommenen, für den Åland-Dienst geplanten Neubaus (Projektname „Viking ADCC“) wird von Trasmediterranea übernommen und soll im Dezember 2017 in Fahrt gebracht werden. Von Viking Line 2007 als reine Tagfähre in Auftrag gegeben, werden nun auch einige Kabinen eingebaut. Für den Weiterbau soll nach spanischen Presseberichten bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet worden sein. (SK)

### Grimaldi eröffnet weiteren Barcelona-Fährdienst

Mit der CRUISE SMERALDA ex IKARUS PALACE -16 (29.968/1997/IKARUS) verkehrt Grimaldi seit Mitte Oktober nun von Barcelona aus zweimal pro Woche ins italienische Savona. Nach Porto Torres und Civitavecchia ist dies die dritte Route, die Grimaldi von Barcelona aus anbietet. Einmal wöchentlich wird von Barcelona aus zusätzlich Tangier angefahren. Bereits seit 2008 betreibt Grimaldi auf dieser Strecke einen Frachtfährdienst. (SK)

### Balearia vor Neustart zwischen Melilla und Motril/Almeria

Mit der von Hellenic Seaways eingecharterten NISSOS CHIOS (7.864/2007/BLUE STAR MYKONOS) fährt Balearia seit dem 15. Dezember 2016 wieder täglich zwischen Melilla und Motril. Weiterhin wird die Fähre täglich (außer mittwochs und sonnabends) von Melilla aus Almeria anlaufen. (SK)

### HUADONG PEARL VIII abgeliefert

Mit Verspätung hat die Werft Huanghai Shipbuilding in Shidao, China, den Fährschiffsneubau HUADONG PEARL VIII (34.722/2016) am 29. September an Rongcheng Huadong Ferry Co. (Markenname Huadong Ferry) abgeliefert. Das Schiff kommt zwischen Incheon in Südkorea sowie Shidao zum Einsatz und kann 1.500 Passagiere befördern. Für PKW und Fracht stehen 2.100 Lademetre auf dem 196,27 m langen und 28,6 m breiten Fährschiff zur Verfügung. (MS)

### Neue BLUE DOLPHIN in Dienst gestellt

Die in Hakodate beheimatete Fährgesellschaft Tsugaru Kaikyo Ferry hat am 11. Oktober 2016 ihren Neubau BLUE DOLPHIN (8.800/2016) auf der Route zwischen Hakodate und Aomori in Dienst gestellt. Das Schiff ist eine nahe Schwester der BLUE MERMAID (8.820/2014), ein drittes Schiff der Serie, die BLUE HAPPINESS, soll im März 2017 zur Flotte stoßen. Die BLUE HAPPINESS ist am 28. September bei der Setoda Shipyard in Onomichi (Präfektur Hiroshima) zu Wasser gelassen worden und soll am 28. Februar 2017 an Koyo Kaiun abgeliefert werden. Wie die BLUE DOLPHIN soll sie für Tsugaru Kaikyo Ferry ab März 2017 zwischen Hakodate und Aomori verkehren. Die bisherigen Fähren BLUE DOLPHIN (7.003/1994/HORUS) und VENUS (7.198/1995) sollen verkauft werden. Webseite der Reederei: www.tsugarukaikyo.co.jp (Tsuyoshi Ishiyama)

### FERRY ZAMAMI 3 abgeliefert

Miura Shipbuilding Ltd. in Saiki City (Präfektur Oita) hat am 12. Juli 2016 die kleine RoPax-Fähre FERRY ZAMAMI 3 (670 jpBRT/2016) zu Wasser gelassen. Am 1. November ging das Schiff in Dienst auf der rund 50 km langen Verbindung zwischen Naha (Tomari) in der Präfektur Okinawa und den Inseln Akashima und Zamamijima. Die Route wird von Zamami-son betrieben (son steht für Dorf/Gemeinde). Der Neubau ersetzt die FERRY ZAMAMI (446 jpBRT) und wird künftig zusammen mit der reinen Passagier-Schnellfähre QUEEN ZAMAMI 3 (168 jpBRT) auf der Route verkehren. Die FERRY ZAMAMI 3 kann bei einer Länge von 70 m 490 Passagiere und 24 PKW oder 4 LKW befördern. (Tsuyoshi Ishiyama)

### Ferry Sunflower mit Neubauplänen

Die japanische Fähreederei Ferry Sunflower will 2018 die beiden Fährschiffe SUNFLOWER KIRISHIMA (12.418jpBRT/1993) und SUNFLOWER SATSUMA (12.415 jpBRT/1993) durch Neubauten ersetzen. Ferry Sunflower, eine Tochtergesellschaft von Mitsui OSK Lines, will die neuen Fähren im März und Juni 2018 auf der Route Osaka-Shibushi in Dienst stellen. Gebaut werden sollen sie bei Japan Marine United Inc. in Isogo. (Tsuyoshi Ishiyama)

Die BLUE DOLPHIN einlaufend Aomori. Foto: Tsuyoshi Ishiyama

### BLUE DOLPHIN /BLUE HAPPINESS

Bauwerft	Setoda Shipyard, Onomichi	
Baujahr	2016/2017	
Heimathafen	Hakodate	
Tonnage	8.800 BRT (japanische Vermessung)	
Tragfähigkeit	3.440 tdw	
Länge ü.a.	144,13 m	
Breite	23 m	
Tiefgang	5,9 m	
Maschine	Hitachi-MAN 6-Zyl.-Diesel	
Leistung	9.945 kW	
Geschwindigkeit	20 kn	
<b>Kapazitäten</b>		
Fracht	LKW 12 m Länge	70
	LKW 8 m Länge	1
PKW		30
Passagiere		583
Crew		33





# MONARCH

## Ein Vierteljahrhundert Kreuzfahrtgeschichte

von Uwe Jakob

Die MONARCH hat am 18. Juni 2016 beim Erstanlauf im Seehafen Rostock an Liegeplatz 31/32 festgemacht. Foto: Uwe Jakob

**In diesen Tagen feiert Pullmantours Flaggschiff MONARCH sein 25-jähriges Dienstjubiläum und hat nach 24 Jahren in amerikanischen Gewässern die erste Sommersaison in Nordeuropa hinter sich. Wir blicken zurück auf die Entstehungsgeschichte des bei Indienststellung „größten Kreuzfahrtschiffs der Welt“ (gemessen an der Passagierkapazität), einige spektakuläre Unfälle und die übrige Karriere eines der ersten Mega-Kreuzfahrtschiffe.**

Die Geschichte der MONARCH begann schon Jahre, bevor ihr Bau in Auftrag gegeben wurde: Eine Beratungsgesellschaft hatte 1984 der Royal Caribbean Cruise Line - damals drittgrößte Kreuzfahrtreederei auf dem US-Markt - den Neubau eines großen Kreuzfahrtschiffs empfohlen. Dessen Basisentwurf erarbeitete die Reederei gemeinsam mit der finnischen Wärtsilä-Werft, dem Erbauer ihrer bisherigen vier Schiffe. Den Auftrag erhielt jedoch am 30. Juli 1985 die zum Alstom-Konzern gehörende Chantiers de l'Atlantique aus Saint-Nazaire am Nordufer der Loire-Mündung - Baupreis (183,5 Mio. USD, dank großzügiger Schiffbau-Subventionen des französischen Staats) und Liefertermin (23. Dezember 1987) übertrafen alle anderen Angebote. Den 4.800 Mitarbeitern der unter Auftragsmangel leidenden französischen Werft sicherte die Bestellung ein Jahr Vollbeschäftigung. Am 10. Juni 1986 wurde der Kiel der zukünftigen SOVEREIGN OF THE SEAS gelegt - den Namen hatte einer der drei norwegischen Reederei-Anteilseigner vorgeschlagen, seitdem enden die Namen aller Royal Caribbean-Neubauten mit „... of the Seas“. Bei ihrer vorzeitigen Ablieferung am 18. Dezember 1987 war die SOVEREIGN OF THE SEAS nicht nur kapazitätsmäßig mit maximal 2.673 Passagieren in 1.141 Kabinen, sondern bis zum Umbau der NORWAY 1990 in Bremerhaven mit 73.192 BRZ auch tonnagemäßig größtes aktives Passagierschiff der Welt. Da sie jede Woche ausgebuht war, bestellte Royal Caribbean 1988 ein Schwesterschiff in Saint-Nazaire; Baunummer A30, die spätere MONARCH OF THE SEAS, war am 18. April 1991 abzuliefern. Den wegen Wechselkursänderungen mit 290 Mio. USD deutlich teureren Neubau

finanzierte die Banque Indosuez. Der Bauvertrag enthielt eine Absichtserklärung über ein drittes Schiff der „Sovereign-Klasse“.

Zur Kiellegung am 31. Juli 1989 setzte der 750 to-Portalkran innerhalb weniger Stunden die Backbord- und Steuerbordsektionen Nr. 4 des Doppelbodens ins riesige Baudock „Forme B“. Gleichzeitig wandelte die Reederei nach harten Subventions-Verhandlungen zwischen Werft und französischer Regierung die Option auf diespättere MAJESTY OF THE SEAS in einen dritten Festauftrag um. Dank des zeitlichen Abstands flossen erste Betriebserfahrungen mit der SOVEREIGN OF THE SEAS in den Bau ihrer beiden Schwesterschiffe ein: Neben diversen Änderungen bei Kabinen und öffentlichen Räumen wurden vier Hauptmaschinen mit etwas höherer Leistung eingebaut und der Wulstbug modifiziert. Mitte März 1990 wurde der unfertige Rumpf im Baudock nach vorn verholt - dahinter begann der Bau des Schwesterschiffs. Am 21. September schwamm der rund 14.000 to schwere, aus 200.000 m<sup>2</sup> Stahlplatten in etwa 700 Blocks und Kleinsektionen montierte Rohbau der MONARCH OF THE SEAS auf und wurde zum benachbarten Ausrüstungskai im Hafenbecken „Forme C“ verholt, wo Mitte Oktober mit dem weißen Außenanstrich begonnen wurde.

### Das Inferno

Die erste Werftprobefahrt war für den 22./23. Dezember 1990 angesetzt, doch am Spätnachmittag des 3. Dezember geschah etwas Unvorhersehbares: Gegen 16.45 Uhr, als die meisten Werftarbeiter bereits Feierabend gemacht hatten, entstand bei

Schweißarbeiten eines Subunternehmers in einer Kabine auf Deck 3 ein Feuer, das sich rasend schnell über das Isoliermaterial zwischen den Kabinenwänden ausbreitete. Die Sprinkleranlage funktionierte natürlich noch nicht, und überall blockierten Kabel die feuertesten Schotten. Als die ersten Löschfahrzeuge um 17.05 Uhr eintrafen, wurde zunächst von zwei an Werftkränen aufgehängten Plattformen versucht, Bullaugen an Steuerbordseite zu zerbrechen, um von außen zu löschen. Da das Docktor von „Forme C“ außer Betrieb war, erreichte ein Schlepper mit Löschkanonen das Schiff nicht, und der Brand breitete sich an Backbordseite ungehindert aus: Gerüste am Rumpf fingen Feuer, ein Rettungsboot verformte sich unter der enormen Hitze und stürzte ins Wasser. Trotz Einsatz von 27 Löschfahrzeugen und über 150 Feuerwehrleuten aus der ganzen Region hatte der Brand bis 20 Uhr von Deck 3 aufwärts fast das gesamte vordere Drittel des Neubaus erfasst. Nachdem sieben Feuerwehrleute verletzt worden waren, zogen sich die übrigen um 22.30 Uhr bis ans vordere Treppenhaus zurück; dort gelang es, ein weiteres Ausbreiten des Feuers nach achtern zu verhindern. Vorn wurden allerdings neun Decks bis hinauf zum Radarmast, über 800 Kabinen und die Kommandobrücke völlig zerstört. Erst gegen acht Uhr am nächsten Morgen war das Feuer unter Kontrolle, und nach 24 Stunden waren die letzten Brandnester gelöscht. Am 10. Dezember wurde die MONARCH OF THE SEAS vom Ausrüstungskai ins Baudock zurückgeschleppt: Da auf 70 m Länge im vorderen Schiffsdrittel eine Verwendung der ausgeglühten Stahlhülle - mit Ausnahme der unbeschädigten Bugspitze - ausgeschlossen



Nächtliches Inferno: Eine dramatische Aufnahme vom Brand der MONARCH OF THE SEAS am Ausrüstungskai ihrer Bauwerft in der Nacht vom 3. zum 4. Dezember 1990. Foto: Jean-Noël Thoinnet, Sammlung Uwe Jakob



Die zukünftige MONARCH OF THE SEAS kurz vor dem zweiten, endgültigen Verlassen des Baudocks im April 1991. An der grauen Farbe erkennt man die nach dem Brand erneuerten Rumpf- und Aufbausektionen. Foto: Bauwerft

war, mussten oberhalb von Deck 2 zunächst rund 2.300 t Stahl von Rumpf, Aufbauten und Brücke in über 100 Blocks zerlegt, demontiert und verschrottet werden. Dies erledigte die Elsässer Fa. Secoméтал in nur 17 Tagen.

#### „Auferstanden aus Ruinen ...“

Werft und Reederei einigten sich zunächst auf Ende Dezember 1991 als neuen Ablieferungstermin, doch laut Bauvertrag durfte sich bei höherer Gewalt die Fertigstellung nur um maximal sechs Monate verzögern, sonst würde eine Konventionalstrafe fällig. Auf Druck der Versicherung, die eine solche Strafe hätte übernehmen müssen, zog die Werft deshalb die Ablieferung auf den 18. Oktober 1991 vor – genau sechs Monate nach dem ursprünglichen Termin. Die erste Karibikreise würde nun im November statt Mai beginnen – solange kreuzte SONG OF NORWAY weiterhin ab San Juan; ihre Alaska- und Mexiko-Reisen übernahm die kleinere SUN VIKING, deren zweite Europasaison abgesagt wurde. Dem extrem engen Zeitplan begegnete die Werft mit zusätzlichem Stahlbau-Personal, außerdem konnte sie viele für das Schwesterschiff bestimmte Sektionen zum Wiederaufbau der MONARCH OF THE SEAS verwenden. Dank dieses glücklichen Zufalls wurde schon am 24. Januar die erste „neue“ Sektion montiert. Am 27. April wechselte die MONARCH OF THE SEAS zum zweiten Mal vom Baudock zum Ausrüstungskai; am

23. März war sie schon einmal kurz aufgeschwommen, damit der hinter ihr liegende Fregatten-Neubau PRAIRIAL der französischen Marine ausgedockt werden konnte. In der Woche vor ihrer Ablieferung wurde die MONARCH OF THE SEAS loireaufwärts zum neuen Containerterminal nach Montoir verlegt; anders als der Werft-Ausrüstungskai war dieser Liegeplatz tidenunabhängig. Dort übergab die Werft das Schiff drei Tage vorzeitig am 15. Oktober um 11 Uhr an Monarch of the Seas Inc. aus Monrovia/Liberia und erhielt im Gegenzug einen Scheck über 85 % des Baupreises – etwa 246 Mio. USD. Monrovia war auch als Heimathafen vorgesehen gewesen, doch nun stand Oslo am Heck: Die MONARCH OF THE SEAS war im Mitte 1987 gegründeten internationalen Zweitregister Norwegens (NIS) eingetragen. Abends um 20 Uhr verließ sie unter Kapitän Tor Stangeland Montoir, passierte die Loire-Brücke von Saint-Nazaire und wurde mit einem fulminanten Feuerwerk verabschiedet.

#### Vorstellungsreise und Jungfernfahrt

Anders als zuvor die SOVEREIGN OF THE SEAS war das Schiff auch im Innern komplett fertig und wurde zunächst in Southampton, Boston, New York und Miami vorgestellt. Bei Ankunft in Southampton am 17. Oktober erwarteten 3.600 Presse- und Reisebürovertreter aus ganz Europa die MONARCH OF THE SEAS: 1.200 Tagesbesuchern zum Lunch folgten spätnachmittags weitere 2.400 Gäste,

deren Fahrt in den englischen Kanal jedoch sturmbedingt ausfiel – das Schiff blieb über Nacht am Queen Elizabeth II-Terminal. Mit Ausnahmegenehmigung der britischen Behörden öffneten Casino und zwei Shops – und machten Riesenumsätze! Am nächsten Tag verließ die MONARCH OF THE SEAS Southampton und traf eine Woche später am 25. Oktober nachmittags an Bostons Black Falcon-Terminal ein. Als eine Lokalzeitung fälschlicherweise ein allgemeines „Open Ship“ ankündigte und die Schlangen vor dem Schiff immer länger wurden, machte die Reederei aus der Not eine Tugend; bis zum Abend hatten über 30.000 Besucher das Schiff besichtigt. Nach drei Tagen in Boston machte die MONARCH OF THE SEAS am 29. Oktober mittags an Manhattans Pier 88 fest und erreichte schließlich am 4. November Liegeplatz 5 in Miami, wo sie am 12. November durch Schauspiel-Legende Lauren Bacall getauft wurde. Auf der zweitägigen Überführungsfahrt von Miami zum zukünftigen Basishafen San Juan/Puerto Rico waren 1.200 Top-Reisebürovertreter an Bord; deren Zwischenstopp an Royal Caribbeans Privatstrand Labadee fiel allerdings wegen der unsicheren politischen Lage in Haiti aus. Am 15. November erreichte die MONARCH OF THE SEAS San Juan und startete zwei Tage später zur Jungfernfahrt mit zahlenden Passagieren auf derselben einwöchigen Route wie zuvor die SONG OF NORWAY: Nach dem Auslaufen sonntags und einem

Die MONARCH OF THE SEAS während ihrer technischen Probefahrt am 8. September 1991; viele Glasscheiben auf den oberen Decks fehlen noch. Foto: Bauwerft





Am 2. Mai 2007 liegt die MONARCH OF THE SEAS vor Santa Catalina Island, einer Felsinsel vor der Küste Kaliforniens. Foto: Peter Knego

Seetag wurden Fort-de-France/Martinique, Bridgetown/Barbados, St. Johns/Antigua, Philipsburg/St. Maarten und Charlotte Amalie/St. Thomas besucht, bevor das Schiff nach San Juan zurückkehrte.

#### Innenansichten

Die MONARCH OF THE SEAS und ihre Schwestern waren in mehrfacher Hinsicht XXL-Versionen des vorherigen Royal Caribbean-Neubaus SONG OF AMERICA aus 1982: Hier wie dort waren Kabinen im vorderen, ruhigen Schiffsteil von den öffentlichen Räumen weiter achtern getrennt. Wie auf Hapag-Lloyds 1981er EUROPA ermöglichten unterschiedliche Raumhöhen in beiden Bereichen ein zusätzliches „halbes“ Kabinendeck vorn; die Fenster im Rumpf verrieten den Deckssprung. Der Schornstein weit achtern mit der charakteristischen „Viking Crown Lounge“ und das lange Sonnendeck mittschiffs mit zwei gleich großen, hintereinander liegenden Pools ähnelten ebenfalls der SONG OF AMERICA. Auch die weniger als 12 m<sup>2</sup> kleinen Standard-Innen- und Außenkabinen hatten nur unwesentlich an Fläche zugelegt – heute größter Nachteil der drei Schiffe. Die MONARCH OF THE SEAS unterschied sich jedoch im Innern von ihrer älteren Schwester: Balkons vor allen 62 Suiten und Junior-Suiten auf Deck 10 machten sie nach der NORDIC EMPRESS (siehe FERRIES 1/2013, S. 15-23) zum zweiten Reedereischiff mit Balkonkabinen. Aus den zwei Kinos des Typschiffs mit je 150 Sitzen wurde nur eins für 225 Gäste auf den Decks 1 und 2; gemeinsam mit der Zusammenlegung zweier Crew-Fitnessräume zu einem entstand so Platz für 36 zusätzliche Innenkabinen.

Die „Viking Crown Lounges“ der „Sovereign-Klasse“ mit 250 Plätzen waren als letzte wirklich noch „schwebend“ am Schornstein angebracht; danach platzierte man sie entweder am Fuß des Schornsteins oder sogar völlig davon losgelöst. Als Dreh- und Angelpunkt des Bordlebens und beeindruckendster Raum auf dem Schiff verband das „Centrum“ in der Schiffsmitte die Decks 3 bis 7 durch zwei

gläserne Aufzüge und Freitreppen auf beiden Seiten. Gleichzeitig markierte es die Trennung zwischen Kabinen vorn und öffentlichen Räumen achtern. Als Vorbild diente dem norwegischen Designer Njål Eide das Atrium des „Hyatt Regency“-Hotels in Miami. Am Fuß des „Centrums“ stand die Skulptur „Seeking Freedom“ der Norwegerin Lisa Amundsen. Die größeren Lounges und Restaurants aller Royal Caribbean-Neubauten wurden anfangs nach Musicals oder Operetten benannt, bis irgendwann die passenden Namen ausgingen: Von Deck 11 abwärts befanden sich achtern Kinderspielzimmer sowie Teenager-Lounge „Flashes“, darunter der Spa- und Fitnessbereich, ein Deck tiefer auf Deck 9 der „Ain't Misbehavin“-Nachtclub und auf Deck 8 die geräumige „April in Paris“-Lounge. Anders als auf heutigen Neubauten lag auch die „Sound of Music“-Showlounge achtern. Sie reichte über die beiden Decks 5 und 7 (Deck 6 war das „halbe“ Kabinendeck vorn), besaß 1.150 Plätze und die erste „Videowand auf See“ aus fünfzig 70 cm-Fernsehern. Auf Deck 7 lagen außerdem vor dem „Centrum“ Bibliothek, „Touch of Class“-Champagnerbar und Konferenzraum, dahinter die „Dancin' Lounge“. Den Raum rund ums „Centrum“ auf Deck 5 teilten sich das Einkaufszentrum aus neun separaten Shops und der Friseursalon, gefolgt vom „Casino Royale“ an Steuerbord und einem Royal Caribbean-Markenzeichen gegenüber: Der maritimen „Schooner Bar“. Schiffe der „Sovereign-Klasse“ besaßen auf den Decks 3 und 4 zwei übereinander liegende Hauptrestaurants. Auf dem Typschiff waren beide gleich groß, doch wegen ihrer zusätzlichen Passagiere wurde auf der MONARCH OF THE SEAS der obere „Brigadoon Dining Room“ durch zwei kleine Seitenflügel nach vorn Richtung „Centrum“ verlängert und war mit 706 Plätzen etwas größer als der „Flower Drum Song Dining Room“ für 666 Gäste darunter.

#### Ein wirklich „schönes“ Schiff

Die 268,32 m lange und 32,20 m breite MONARCH OF THE SEAS war und ist bis heute mit 73.937 BRZ vermessen. Vier

mittelschnell laufende Neunzylinder-Pielstick-Dieselmotoren mit zusammen 21.600 kW sorgten über Untersetzungsgetriebe und zwei KaMeWa-Verstellpropeller mit konstant 135 UpM für eine Dienstgeschwindigkeit von 21 kn. Sechs Wärtsilä-Dieselgeneratoren je 2.100 kW erzeugten den Bordstrom, auch für die zwei 1.720 kW-KaMeWa-Bugstrahler. Wegen seiner Größe besaß das Schiff gleich zwei Sperry-Stabilisatorenpaare. Der Bug der MONARCH OF THE SEAS war elegant geschwungen, und ihre Achterschiffslinien mitsamt Heckanker waren denen der NORMANDIE nachempfunden; bis heute haben alle Royal Caribbean-Schiffe ein gerundetes Achterschiff statt eines Spiegelhecks. Verglichen mit Zeitgenossen wie STAR PRINCESS oder Carnivals FANTASY-Klasse war die MONARCH OF THE SEAS mit gefälligen Linien und gelungenen Proportionen ein wirklich „schönes“ Schiff, das kleiner wirkte als es tatsächlich war – immerhin betrug die Höhe vom Kiel zum Masttop 61 m. Ihre Balkonkabinen, das bis ganz vorn verglaste „Windjammer Café“ auf Deck 11 oberhalb der Brücke, die Form der achteren Aufbauten hinter den Rettungsbooten und die beiden MOB-Schlauchbote mittschiffs unterschieden die MONARCH OF THE SEAS äußerlich von ihrer älteren Schwester. Außerdem besaß sie 18 identische Rettungsboote, während auf dem Typschiff das vierte Paar von vorn kleiner war.

#### „Oasis-Klasse“ der frühen Neunziger

Gemessen an der Passagierkapazität löste die MONARCH OF THE SEAS mit maximal 2.766 Gästen in 1.177 Kabinen ihre ältere Schwester als größtes Kreuzfahrtschiff der Welt ab. Zusammen mit 834 Crewmitgliedern ergab das exakt 3.600 Personen an Bord – darauf waren ihre Rettungsmittel ausgelegt. Trotz des „Kannibalismus“ während des Rohbaus wurde das dritte Schiff, die MAJESTY OF THE SEAS, nach nur 27 Monaten Bauzeit am 27. März 1992 termingerecht abgeliefert und startete nach der Taufe durch Norwegens Königin Sonja am 26. April in Miami zur Jungfernfahrt. Ein kleines Detail unterschied das Schiff von

seiner ansonsten identischen Schwester MONARCH OF THE SEAS: Die waagerechten Lamellen der Lüftungseinlässe hinter dem beleuchteten Reedereilogo achteln auf Deck 9 und 10 waren flaschengrün statt weiß. Damit auch die MAJESTY OF THE SEAS wieder das kapazitätsmäßig größte Kreuzfahrtschiff der Welt wurde, erhielt eine ihrer Kabinen ein einziges weiteres Zusatzbett, das die Maximalkapazität auf 2.767 Passagiere brachte. Nun setzte die Reederei wöchentlich auf ihren drei Haupttrouten (westliche und östliche Karibik ab Miami, südliche Karibik ab San Juan) drei fast baugleiche Megaschiffe ein – sozusagen die „Oasis-Klasse“ der frühen Neunziger! Bei einer der gefürchteten Kontrollen des U.S. Center for Disease Control & Prevention fiel die MONARCH OF THE SEAS am 21. September 1996 erstmals mit 82 von 100 Punkten durch; zum Bestehen sind mindestens 86 Punkte notwendig. Ab 1. Juni 1997 tauschten Seetag und Besuch auf St. Thomas die Plätze; nun lag der Seetag am Ende jedes Wochentörns.

#### Fataler Fehler

Die MONARCH OF THE SEAS hatte am 14. Dezember 1998 mit 2.558 Passagieren und 831 Crewmitgliedern Charlotte Amalie Richtung Fort-de-France verlassen, als spätabends um 23.30 Uhr der Kurs geändert wurde, um einen Passagier mit Herzinfarkt-Verdacht zur Behandlung auf St. Maarten abzusetzen. Eine Stunde später holte ein örtliches Tenderboot Patient, Schiffsarzt und Krankenschwester in der Great Bay vor Philipsburg ab. Als Arzt und Krankenschwester um 1.25 Uhr an Bord zurückkehrten, nahm das Schiff unter Führung des 2. Offiziers Kurs auf Martinique, vorbei am Proselyste Reef vor der Hafeneinfahrt. Dabei orientierte sich die Brückenwache ausschließlich an einer Boje, die das Riff markierte – ein fataler Fehler, denn diese Boje war kürzlich um etwa 150 m verlegt worden, was in den Seekarten an Bord nicht korrigiert worden war ... So lief die MONARCH OF THE SEAS am 15. Dezember um 1.30 Uhr mit 12 kn auf das Riff auf, ohne dort festzukommen. Durch ein 36 m langes und bis zu 1 m breites Leck im Steuerbord-Unterwasserschiff wurden drei wasserdichte Abteilungen einschließlich der Pumpenräume 1 und 2 komplett, mehrere weitere teilweise geflutet; sogar die Steuerbord-Stabilisatoren wurden aus ihren Verankerungen gerissen. Eine Viertelstunde später wurden Passagiere und Crewmitglieder

alarmiert und zu ihren Musterstationen beordert. Um ein befürchtetes Sinken zu verhindern, drehte der norwegische Kapitän Tore Myhra das Schiff und setzte es um 2.35 Uhr mit 5 kn auf einer Sandbank in der Great Bay auf Grund. Dafür wurde er allgemein gelobt, auch wenn nachträgliche Berechnungen ergaben, dass das Schiff auch ohne diese Maßnahme nicht gesunken wäre – immerhin lag der Schiffsbug mehrere Meter tiefer im Wasser als das Heck! Unmittelbar danach begann die Evakuierung der 2.557 Passagiere mit Tenderbooten von Land, die um 5.15 Uhr abgeschlossen war. Die Crew packte anschließend das Passagiergepäck und verließ dann ebenfalls das Schiff. Noch am selben Abend und am nächsten Tag brachten ein Dutzend Charterjets Passagiere und die meisten Crewmitglieder zurück in die USA bzw. zum Ausgangshafen San Juan.

Die Reederei sagte zunächst die neun folgenden Reisen ab und beauftragte Titan Maritime aus Fort Lauderdale, das Schiff wieder schwimmfähig zu machen; schon am 18. Dezember brach es mit eigener Kraft zur Werft Atlantic Marine, Inc. nach Mobile/Alabama zur Reparatur auf. Dort machten sich über 600 Werftarbeiter rund um die Uhr an den Austausch von 420 t Stahl und die Erneuerung der gesamten Elektrik der gefluteten Pumpenräume; 29 km Kabel wurden dort neu verlegt. Gleichzeitig zog die Reederei Teilarbeiten vom nächsten regulären Werftbesuch Anfang 2000 vor: Das ganze Schiff erhielt neue Teppiche, Polster und Vorhänge, die Teenager-Lounge „Flashes“ ein neues Licht- und Audiosystem und Deck 8 ein neues Spielzimmer für Kleinkinder namens „Aquanauts“; außerdem wurden „Windjammer Café“ und „ShipShape Fitness Center“ renoviert. Nach 65 Tagen und 41 Mio. USD Reparaturkosten lieferte die Werft die MONARCH OF THE SEAS am 8. März 1999 zurück; am 12. März traf sie frühmorgens in San Juan ein und ging zwei Tage später wieder auf ihrer alten Route in Dienst. Der gemeinsame Abschlussbericht der norwegischen Behörden und US-Küstenwache vom 10. April 2003 nannte neben den nicht aktualisierten Seekarten auch weitere operative Fehler der Brückenwache als Unfallursachen. Kapitän Myhra hatte schon kurz nach dem Unfall die Reederei verlassen und arbeitete seitdem an Land.

#### Kurzreisen statt Wochentörns

Ab 2. April 2000 ersetzte Castries/St. Lucia als Anlaufhafen Fort-de-France; auch die Reihenfolge der übrigen Häfen wurde leicht verändert. Der größere Neubau ADVENTURE OF THE SEAS löste 2001 die MONARCH OF THE SEAS nach zehn Jahren in San Juan ab; die letzten Passagiere verließen dort am 23. September das Schiff, und nach einem kurzen Werftbesuch traf es am 5. Oktober im neuen Basishafen Port Everglades in Florida ein. Einen Tag später starteten die Vier- und Fünftagesreisen auf drei verschiedenen abwechselnden Routen in die westliche Karibik: Nach Cozumel/Mexiko und George Town/Grand Cayman (5 Tage), nach Key West und Cozumel (4 Tage) sowie nach Costa Maya/Mexiko, Cozumel und Key West (5 Tage). Mit der Indienstellung immer größerer Neubauten unternahm nun alle drei Schiffe der „Sovereign-Klasse“ drei- bis fünftägige Kurzkreuzfahrten – dort waren ihre kleinen Kabinen weniger problematisch.

2002 beschloss Royal Caribbean, die MONARCH OF THE SEAS Ende 2003 nach Los Angeles für Kurzreisen ins mexikanische Ensenada (3 Tage) bzw. nach San Diego, Santa Catalina Island und Ensenada (4 Tage) zu verlegen. Schon am 15. Oktober 2002 zog die Reederei den Einsatzbeginn dort um sechs Monate auf 2. Juni 2003 vor: Während die MONARCH OF THE SEAS am 17. Mai mit einer 14-tägigen Transpanamakanal-Kreuzfahrt zu ihrem neuen Basishafen aufbrechen sollte, würde die ENCHANTMENT OF THE SEAS sie ab 22. Mai in Port Everglades ersetzen. Das war aber noch nicht das letzte Wort: Damit ihr gut elf Jahre altes Schiff mit den letzten Flottenzugängen mithalten konnte, spendierte die Reederei ihm eine 25,9 Mio. USD teure Verjüngungskur in der Werft – bis heute die weitaus umfangreichste Renovierung in der 25-jährigen Geschichte des Schiffs. Deshalb wurden am 10. Februar 2003 alle Reisen zwischen 8. Mai und 6. Juni abgesagt: Die letzten Fahrten ab Port Everglades, die lange Panamakanal-Kreuzfahrt und die viertägige Jungferreise ab Los Angeles. Die Renovierungen begannen bereits Mitte April, während das Schiff noch bis 8. Mai seine letzten Karibiktörns absolvierte. Größere Arbeiten fanden dann ab Mitte Mai in der Grand Bahama Shipyard in Freeport sowie auf der anschließenden Überführungsfahrt ohne Passagiere via Panamakanal nach Los

Links: Blick über das Pooldeck der MONARCH nach achtern Richtung Schornstein mit der „360° Lounge & Bar“. Die Aufnahme auf der rechten Seite vermittelt einen Eindruck von der Größe des Raumes der ehemaligen „Viking Crown Lounge“. Fotos: Uwe Jakob





Während des Werftaufenthalts im April 2013 entstand der exklusive „The Waves Yacht Club“, zu dem nur Passagiere der Top-Suitenkategorien Zutritt haben. Links ist die geschmackvolle Einrichtung zu sehen, rechts die auf dem Sonnendeck vor dem Club aufgestellten balinesischen Betten. Fotos: Uwe Jakob

Angeles statt.

### Umfangreiche Renovierungen

Auffälligste Neuerung war die schon von den letzten Neubauten bekannte Kletterwand hinter der „Viking Crown Lounge“; die MONARCH OF THE SEAS wurde als erstes Reedereischiff damit nachgerüstet. Komplett umgestaltet wurde das Buffet-Restaurant „Windjammer Café“ vorn auf den Decks 11 und 12: Im vorderen Teil bot das neue „Jade Restaurant“ sowohl westliche Speisen als auch asiatische Küche, auf Deck 12 ergänzt durch eine Sushi-Bar. Direkt dahinter lag die Pizzeria „Sorrento’s“. Deck 11 achtern gehörte nun ganz den Teenagern: Aus dem Kinderspielzimmer wurde die Kaffee-Bar „The Living Room“, die Teenager-Discothek hieß jetzt „Fuel“ und das Sonnendeck dahinter wurde zum privaten „Back Deck“ – no parents allowed! Im ehemaligen Spa und Fitnesscenter auf Deck 10 zog der „Adventure Ocean“-Kinderbereich mit mehreren Räumen für verschiedene Altersgruppen ein; die gesamte für Kinder und Jugendliche vorgesehene Fläche hatte sich verdreifacht. Spa und „ShipShape Fitness Center“ sowie Friseursalon fanden im ehemaligen „Ain’t Misbehavin’ Nightclub“ auf Deck 9 ein neues, geräumigeres Zuhause; dafür wurde die „April in Paris Lounge“ ein Deck tiefer zur neuen Discothek namens „The Circuit“. Auf Deck 7 wichen Bibliothek und „Touch of Class“-Champagnerbar dem erweiterten Konferenzzentrum, das nun aus drei Räumen für zweimal 75 und einmal 90 Personen bestand. Die Bücherei kam auf Deck 4 an Steuerbordseite des „Centrums“ unter; gegenüber entstand ein Internet-Café namens „Royal Caribbean Online“ mit neun

Plätzen. Aus der „Dancin’ Lounge“ mittschiffs auf Deck 7 wurde „Boloros“ im lateinamerikanischen Stil; hier wurden zu Jazzmusik Tequilas und Mojitos serviert. Die „Sound of Music“-Showlounge dahinter bekam neue Teppiche, Polster und Sitzarrangements. Statt des Friseursalons fanden Passagiere vorn auf Deck 5 nun die kombinierte Kaffee- und Eiskrembar „Lattè-tudes“, wo „Seattle’s Best Coffee“ und „Ben & Jerry’s“-Eis verkauft wurden. Beide Hauptrestaurants erhielten neben neuen Teppichen, Stühlen und Tischen auch neue Namen von impressionistischen Malern – „Vincent’s“ für Vincent van Gogh, „Claude’s“ für Claude Monet. Große Teile des Umbaubudgets flossen in die Modernisierung sämtlicher Passagierkabinen. Außerdem entstanden aus dem kaum genutzten Kino 15 zusätzliche Passagier-Innenkabinen auf Deck 2 sowie ein Deck tiefer 15 neue Crewkabinen. Bereits bei einem früheren Werftaufenthalt war mittschiffs auf Deck 10 an Backbordseite eine zusätzliche „Grand Suite“ mit Balkon für bis zu sechs Personen hinzugekommen, so dass die Passagierkapazität bei Zweierbelegung seitdem bei 2.386 Gästen in 1.193 Kabinen liegt. Generalunternehmer der meisten Umbaumaßnahmen war die erst 1998 im finnischen Turku gegründete Almaco Group Oy, deren erster Auftrag dieser Größenordnung es war.

### Kalifornisches Intermezzo

Drei Tage nach Ankunft der MONARCH OF THE SEAS in Los Angeles begann am 6. Juni 2003 ihre erste Kreuzfahrt in pazifischen Gewässern am Liegeplatz 93 in San Pedro, dem Stadthafen von Los Angeles. Am 15. Februar 2005 wechselte das Schiff vom norwegischen

Zweitregister unter Bahamas-Flagge. Ein tragisches Unglück geschah am 2. September in Los Angeles, als kurz nach Ankunft der mit 2.649 Passagieren aus Ensenada kommenden MONARCH OF THE SEAS zwei Crewmitglieder eine Rohrleitung des schiffseigenen Abwassersystems austauschen wollten. Das undichte Rohr führte durch den Frischwasser-Ballasttank 11, und mit der Zeit war dort hochgiftiges Wasserstoffsulfid-Gas entstanden, das während der Arbeiten austrat. Beide Crewmitglieder trugen keine Atemschutzmasken und brachen ebenso wie ein dritter Besatzungsangehöriger beim Rettungsversuch tot auf dem Steuerbord-Wellentunnel zusammen; 19 weitere Retter kamen mit Vergiftungserscheinungen ins Krankenhaus. Unsicheres Nachspiel: Im Januar 2006 verklappte das Schiff unterwegs zum Werftaufenthalt in San Francisco illegal mehrere Tonnen Schlämme und Chemikalien aus genau diesem Ballasttank vor Kaliforniens Küste. Kurz nach diesem Werftbesuch flutete am 27. Januar 2006 eine geborstene Pool-Wasserleitung zehn darunter liegende Junior-Suiten auf Deck 10. Drei Tage später wurde der 38-jährige Kapitän Jørn Rene Klausen frühmorgens vor Ankunft in Los Angeles tot in seiner Kabine aufgefunden; die Autopsie ergab eine natürliche Todesursache.

Im August 2007 übernahm die 38-jährige Schwedin Karin Stahre Janson aus Strömstad als erster weiblicher Kapitän eines Hochseeskreuzfahrtschiffs das Kommando über die MONARCH OF THE SEAS und ihre Crew aus über 60 Nationalitäten. Wenig später kündigte die Reederei am 12. Oktober die Einstellung der Kurzkreuzfahrten ab Los Angeles zur

Ein Skylight verbindet das „Buffet Panorama“ vorn auf Deck 11 mit der darüber liegenden Pizzeria. Rechts: Nicht mehr ganz tafrisch, aber gut bestückt: Die kreisrunde „Bar Panorama“ vorn auf dem Pooldeck. Fotos: Uwe Jakob





Das Fitness-Center der MONARCH achtern auf Deck 9 mit raumhohen Fenstern an drei Seiten. Mit ungewöhnlich großen Glasflächen und viel Tageslicht punktet auch die „Cyan Disco“. Fotos: Uwe Jakob

mexikanischen Riviera zum 17. Oktober nächsten Jahres an. Hintergrund war der beschlossene Wechsel der SOVEREIGN OF THE SEAS zur spanischen Reedereitochter Pullmantur; die MONARCH OF THE SEAS sollte ihre Bahamas-Kurzreisen ab Port Canaveral übernehmen. So verließ das Schiff am 17. Oktober 2008 Los Angeles zu seiner bis dahin weitaus längsten Kreuzfahrt: 16 Tage via Panamakanal bis Miami. Nach einwöchigem Werftaufenthalt in Freeport begannen am 10. November in Port Canaveral abwechselnd drei- und viertägige Bahamas-Reisen zur reedereieigenen Privatinsel Coco Cay und nach Nassau, auf den längeren Viertagestörns ergänzt um einen Seetag.

**Nur noch drei Sterne**

Am letzten Tag des Jahres 2009 ging um 4 Uhr morgens die 23-jährige indische Ehefrau eines Besatzungsangehörigen unter ungeklärten Umständen nahe Nassau über Bord; Opfer eines ähnlichen Vorfalls gut zwei Jahre später am 11. Januar 2012 war ein 25-jähriges Crewmitglied, ebenfalls aus Indien. Dazwischen „rettete“ die MONARCH OF THE SEAS Anfang Dezember 2010 vor den Bahamas sechs kubanische Flüchtlinge, die mit einem Floß seit 15 Tagen Richtung USA unterwegs waren; ein siebter war bereits tot. Ironie des Schicksals: Hätten Floß und Flüchtlinge Florida erreicht, hätten sie gemäß der amerikanischen „Wet Feet / Dry Feet Policy“ in den USA bleiben dürfen; so wurden sie von Port Canaveral umgehend nach Kuba zurückgeschickt ... Am 17. Januar 2011 verfehlte die brandneue DISNEY DREAM beim Verholen in Port Canaveral nur haarscharf das Heck der MONARCH OF THE SEAS. Vom 6. bis

15. Mai des Jahres legte das Schiff einen routinemäßigen Werftaufenthalt ein – den letzten unter Royal Caribbean-Regie, denn nach den Wechseln der SOVEREIGN OF THE SEAS und EMPRESS OF THE SEAS zu Pullmantur war die MONARCH OF THE SEAS seit Ende 2008 ältestes Reedereischiff und würde als Nächste die Flotte verlassen ... Als „Ente“ erwies sich allerdings die Ankündigung des südkoreanischen Newcomers All That Cruise vom 2. Mai 2011, entweder die MONARCH oder die MAJESTY OF THE SEAS ankaufen, bei Samsung Heavy Industries renovieren lassen und ab Januar 2012 als HALLYU STAR auf Kreuzfahrten zwischen China, Japan und Südkorea einsetzen zu wollen. Drei Viertel des Kaufpreises würde Korea Ship Finance als siebenjähriges Darlehen beisteuern, der Rest sollte – ähnlich wie auf THE WORLD – aus „Mitgliedsbeiträgen“ vom Verkauf einzelner Kabinen kommen. Als Royal Caribbean acht Tage später jegliche Verkaufsabsichten dementierte, wurde es still um dieses Projekt. Bei einer Kontrolle des Centers for Disease Control & Prevention fiel die MONARCH OF THE SEAS am 18. November 2011 mit 43 Abweichungen und 85 von 100 Punkten nach 1996 erneut – wenn auch denkbar knapp – durch. Auch Douglas Ward sah das ehemalige Vier-Sterne-Schiff zum Ende seiner Royal Caribbean-Einsatzzeit nur noch im Drei-Sterne-Bereich. Niemand war daher erstaunt, als Royal Caribbean am 20. März 2012 ankündigte, dass die MONARCH OF THE SEAS am 1. April 2013 außer Dienst gestellt und wie erwartet an Pullmantur übertragen würde; wie schon 2003 in Port Everglades übernahme erneut die ENCHANTMENT OF THE SEAS ihren Platz in Port Canaveral. Am 21.

Dezember desselben Jahres kehrte das Schiff kurz nach Reisebeginn nach Port Canaveral zurück und übergab ein 14 Monate altes Kleinkind, das von Deck 12 auf das darunter liegende Pooldeck gestürzt war, an einen wartenden Rettungshubschrauber.

**Wechsel zu Pullmantur**

Nachdem die letzten Royal Caribbean-Passagiere am 1. April 2013 in Port Canaveral das Schiff verlassen hatten, fuhr es abends leer zur „Hauswerft“ nach Freeport; der eigentlich von Royal Caribbean für den 13. bis 22. Oktober angesetzte Werftaufenthalt war vorgezogen worden. In der Werft wurde zwei Tage später der Schiffsname zu MONARCH verkürzt und das Schiff für Pullmantur Cruises Monarch Ltd. in Valletta/Malta registriert. Es erhielt nicht nur Pullmanturs blauen Rumpfanstrich mit türkischem Streifen, Wellenlogo und weißem Schriftzug, sondern wurde auch innen in einigen Bereichen aufgefrischt: So bekamen alle 63 Suiten und Junior-Suiten auf Deck 10 neue Beleuchtung, Bilder, Polster und Spiegel. Casino und Shops wurden renoviert, und aus „Latté-tudes“ wurde „Yogufruits“ – die Zeiten von Ben & Jerry’s und Seattle’s Best Coffee waren vorbei. Auch alle anderen Räume erhielten neue Namen, ein blauer Teppich mit türkischem Pullmantur-Wellenlogo verbarg die Windrose im Parkettboden des „Centrums“, und die gesamte Beschilderung wurde an spanisch sprechende Gäste angepasst. Am umfangreichsten war aber der Umbau der Sushi-Bar des „Jade Restaurants“ ganz vorn auf Deck 12 zum exklusiven „The Waves Yacht Club“. Nach dem Werftaufenthalt begann Pullmanturs neues Flaggschiff am 27. April ganzjährig mit

Der „Salon Broadway“ ist die über zwei Decks reichende Showlounge der MONARCH. Und auch nach 25 Jahren noch ein echter „Hingucker“: Das traumhaft schöne, über fünf Decks reichende „Centrum“ der MONARCH. Fotos: Uwe Jakob





Das „Auster Restaurant“ auf Deck 3 ist das untere der zwei etwa gleich großen Hauptrestaurants der MONARCH. Foto: Uwe Jakob

Auf Deck 5 liegen direkt vor dem „Centrum“ die Shops der MONARCH; im Hintergrund die „Tapas Bar“. Foto: Uwe Jakob

Wochentörns in der südöstlichen Karibik, überwiegend mit mittel- und südamerikanischen Gästen. Anlaufhäfen waren Cartagena de Indias/Kolumbien, Oranjestad/Aruba, La Guaira/Venezuela, Willemstad/Curaçao sowie Colón/Panama, und überall stiegen Passagiere zu – einen richtigen „Basishafen“ gab es also nicht. Der nächste Werftbesuch in Freeport sollte eigentlich vom 19. August bis 2. September 2015 dauern, doch Tropensturm „Erika“ zwang die MONARCH zum vorzeitigen Verlassen des Schwimmdocks; ausstehende Arbeiten wurden deshalb auf dem Rückweg nach Colón erledigt. Die zunehmend instabile Lage in Venezuela hielt 2015 die meisten Passagiere von einem Landgang in La Guaira ab; deshalb lief das Schiff ab 22. September stattdessen vorübergehend Kralendijk auf der niederländischen Antilleninsel Bonaire an. Da Pullmantur dies jedoch wöchentlich etwa 700 venezolanische Passagiere kostete, kehrte die MONARCH schon am 1. Dezember nach La Guaira zurück.

### Rostock statt Malmö

Entwicklungen bei Pullmantur in der zweiten Jahreshälfte 2015 wirkten sich auch auf die MONARCH aus: Der am 21. November 2014 angekündigte Wechsel ihrer Schwester MAJESTY OF THE SEAS zu Pullmantur per 2. Mai 2016 wurde schon am 6. Juli 2015 widerrufen; stattdessen würde Royal Caribbean das Schiff ab 27. Mai 2016 auf Bahamas-Kurzreisen ab Port Canaveral einsetzen. Am 23. Oktober 2015 meldeten Royal Caribbean Cruises Ltd., dass sich Pullmantur wegen der andauernden Schwäche des lateinamerikanischen, speziell des brasilianischen Marktes zukünftig wieder auf den Heimatmarkt Spanien, daneben auf Mittelamerika sowie über die Tochter Croisières de France (CdF) auf Frankreich konzentrieren würde. Deshalb würde Ende März 2016 Pullmanturs brasilianische Filiale geschlossen, die bisher im Sommer in Nordeuropa eingesetzte EMPRESS im Februar 2016 als EMPRESS OF THE SEAS zu Royal Caribbean zurückkehren und stattdessen die MONARCH im Sommer 2016 erstmals nach Nordeuropa kommen. Während die Konzernmutter den Pullmantur-Buchwert um 399,3 Mio. USD reduzierte, kündigten die Spanier zeitgleich am 22. Oktober 2015 den Wechsel des nordeuropäischen Basishafens von Malmö nach Rostock an: Transitanläufe der EMPRESS in Warnemünde während ihrer Ostseereisen würden damit alle zwei Wochen zwischen 18. Juni und 10. September 2016 zu

sieben lukrativen Passagierwechsellagen der MONARCH in Rostock. Zwei Jahre zuvor hatte Pullmantur noch verärgert mit dem vorübergehenden Abzug der EMPRESS nach Wismar auf die „Abschiebung“ des Schiffs von Warnemünde in Rostocks aus Passagiersicht entlegenen Seehafen reagiert. Nun erwies sich der Seehafen mit viel Platz, direkter Autobahnanbindung und Nähe zum Flughafen Rostock-Laage als ideal für die Passagierwechsel der größeren MONARCH. Auch das „Durchchecken“ des Kreuzfahrer-Gepäcks vom spanischen Abflughafen bis zur Kabine an Bord war mitentscheidend für den Wechsel nach Rostock.

2016 brachte Pullmantur weitere Veränderungen: Die am 1. April bekannt gegebene Zusammenlegung der bisher weitgehend getrennt vermarkteten Flotten der spanischen Reederei und ihrer französischen Tochter CdF ab Winter 2016/2017 bedeutet faktisch das Ende für CdF als rein französisches Produkt. Zukünftig werden die SOVEREIGN und die MONARCH also auch mit französischen Passagieren kreuzen, während CdFs HORIZON (siehe FERRIES 2/2015, S. 13-21) und ZENITH auch auf dem spanischen Markt angeboten werden. Als Folge davon wird die HORIZON im Sommer 2017 im östlichen Mittelmeer statt in Nordeuropa eingesetzt, und nur die MONARCH kommt als einziges Reedereischiff auch im nächsten Sommer zu uns. Gleichzeitig kündigte die Reederei ihren nächsten Zugang an: 2018 soll der schon einmal verschobene Wechsel der MAJESTY OF THE SEAS zu Pullmantur nun tatsächlich stattfinden. Am 10. Mai verkauften Royal Caribbean Cruises Ltd. einen 51%-Anteil an Pullmantur und CdF an das Private Equity-Unternehmen Springwater Capital aus Madrid, das Anfang 2014 bereits Pullmanturs Touroperator- und Flugaktivitäten übernommen hatte. Und Anfang Juli wurde Richard J. Vogel, früher bei TUI Cruises und davor bei Aida, neuer Präsident und CEO der Pullmantur-Gruppe. Beim Verkauf der Anteilsmehrheit an Springwater blieb Royal Caribbean Limited Eigentümer der vier Pullmantur-Schiffe: Sie wurden ohne Änderung von Heimathafen oder Flagge per 18. Juli an Einschiffsgesellschaften übertragen, im Fall der MONARCH an RCL Monarch LLC.

### Erstanlauf mit viel Prominenz

Unbeeindruckt absolvierte die MONARCH ihre karibischen Wochentörns und brach am 27. Mai

2016 erstmals in ihrer Geschichte zurück nach Europa auf. Mit Zwischenstation am 9. Juni in Lissabon führte ihr Weg zum sommerlichen Basishafen Rostock. Von dort unternahm die MONARCH alle zwei Wochen abwechselnd entweder eine Wochentour in der Ostsee über Stockholm, Tallinn und St. Petersburg bis Helsinki oder eine Norwegenreise nach Stavanger, Bergen, Flåm, Olden, Ålesund und Trondheim; jeweils eine Woche später ging es auf Gegenkurs zurück nach Rostock. Den Erstanlauf am 18. Juni 2016 nutzten Reederei, Hafenentwicklungsgesellschaft und Rostock-Airport zu einer gemeinsamen Veranstaltung auf der am Liegeplatz 31/32 im Becken B des Seehafens festgemachten MONARCH. Neben José Blanco, dem kaufmännischen Vizepräsidenten der Grupo Pullmantur, nahmen daran auch Mecklenburg-Vorpommerns Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Christian Pegel und Rostocks Oberbürgermeister Roland Methling teil. Der 45-jährige Kapitän der MONARCH, Arkadiusz Branka aus Gdańsk, der 2015 schon mit der EMPRESS in Warnemünde war, zeigte den Besuchern sein Schiff und verriet, dass neben spanischen und französischen Passagieren auch Gäste aus seiner Heimat Polen, Russland, den USA und Deutschland an Bord kommen. Anschließend zog der Tross weiter zum Flughafen Laage, wo als letzter von zehn Pullmantur-Charterflügen eine aus Madrid kommende Boeing 747-400 von Wamos Air (früher Pullmantur Air) mit 523 Passagieren und 19 Crewmitgliedern unter Chefpilot Alberto Blasco landete: Der erste zivile Jumbo-Jet in der Geschichte des Flughafens, nachdem 2007 einmal die viel leichtere „Air Force One“ den amerikanischen Ex-Präsidenten George W. Bush zum G8-Gipfel in Heiligendamm gebracht hatte. Durch Kreuzfahrtpassagiere von Costa, MSC und Pullmantur stiegen die Fluggastzahlen in Rostock-Laage 2016 um satte 50 %.

### Ausblick auf 2017

Nach ihrer ersten Nordeuropa-Saison verließ die MONARCH am 10. September Rostock und erreichte neun Tage später Lissabon – mit einem auf dem Wulstbuge eingeklemmten toten Wal. Von dort ging es zurück in die Karibik, wo das Schiff diesen Winter auf einer etwas westlicheren Route kreuzt: Neben Colón/Panama und Cartagena de Indias/Kolumbien werden wöchentlich Montego Bay bzw. alternativ Falmouth, Ocho Rios oder Kingston/Jamaika,

George Town/Grand Cayman und Puerto Limón/Costa Rica angelaufen; Venezuela ist dagegen vom Fahrplan verschwunden. Zu Saisonbeginn und -ende ergänzen einige vier- bis sechstägige Kurzreisen das Programm. Am 11. Mai 2017 wird die MONARCH Cartagena de Indias zur zweiwöchigen Transatlantikreise nach Lissabon verlassen; anschließend geht es wieder nordwärts Richtung Rostock. Dort wird das Schiff zwischen 3. Juni und 9. September achtmal zum Passagierwechsel festmachen; es unternimmt insgesamt 10 siebentägige Reisen nach bzw. ab Norwegen sowie 4 Wochentouren in der Ostsee bis bzw. ab Helsinki. Während die Ostsee-Route gegenüber 2016 unverändert bleibt, finden die fünf Passagierwechsel in Norwegen nun in Bergen statt in Trondheim statt. Auch einige Anlaufhäfen wechseln von Reise zu Reise – Indiz für die zunehmende Überfüllung norwegischer Gewässer: Manchmal wird der Geirangerfjord, auf anderen Reisen der Nordfjord oder Hardangerfjord und einmal mangels Alternativen sogar das südnorwegische Kristiansand angesteuert!

### An Bord der MONARCH

Die Inneneinrichtung der MONARCH stammt überwiegend aus der Renovierung 2003, obwohl Teppiche, Polster und Stoffe seitdem teilweise ersetzt wurden. Neu ist allerdings der „The Waves Yacht Club“ an Stelle der Sushi-Bar des „Jade Restaurants“ ganz vorn auf Deck 12: Passagiere der 13 teuersten Suiten haben hier kostenlos Zutritt, Gäste der 50 Junior-Suiten nur gegen Zahlung einer Tagesgebühr. Die in rot, grün und braun eingerichtete exklusive Lounge mit 152 Plätzen und eigener Bar bietet zwischen 7 und 24 Uhr durchgehend ein Mini-Snack-Buffet, Getränke und kostenlosen Internet-Zugang; außerdem haben Gäste von hier Zugang zum privaten Sonnendeck mit balinesischen Betten vor der Lounge. Ebenfalls neu eingerichtet wurde 2013 die „Sports Bar“ für 70 Gäste im vorderen Teil des „Casino del Mar“. Nebenan trägt die ehemalige „Schooner Bar“ auch als „Bar Fragata“ mit Segeltuch, Blöcken und Tauwerk die unverwechselbare maritime Royal Caribbean-Handschrift, ebenso wie das Markenzeichen der Reederei, die frühere „Viking Crown Lounge“ rund um den Schornstein, die nun „360° Bar & Lounge“ heißt: Das hölzerne Steuerrad an der Vorderseite ist ein begehrtes Fotomotiv.

Auch anderswo auf der MONARCH blieb außer neuen Namen alles beim Alten: Nach Pullmanturs „Hausfarbe“ türkis wurde die geräumige „Cyan Disco“ auf Deck 8 mit 600 Plätzen benannt; im Innern sucht man diese Farbe allerdings vergeblich. Shows finden nun im „Salon Broadway“ statt, und „Boleros“ auf Deck 7 wurde zum „Salon Rendez Vous“; er ist neben den drei Konferenzräumen ebenfalls für größere Meetings und Veranstaltungen nutzbar. Die zwei Hauptrestaurants heißen jetzt „Auster“ (lateinisch „Südwind“) auf Deck 3 und „Boreas“ (griechisch „Nordwind“) auf Deck 4; beide sind unterschiedlich eingerichtet, aber mit Platz für 720 bzw. 716 Passagiere quasi gleich groß. Zum „Buffet Panorama“, dem ehemaligen „Windjammer Café“, gehört nun auch wieder der 2003 als „Jade Restaurant“ abgeteilte vordere Bereich auf Deck 11. Hier finden 536 Passagiere Platz, neben weiteren



Das elegante, der NORMANDIE nachempfundene Heck der MONARCH ist auf dieser Heckaufnahme vom 5. Juli 2016 beim Passieren von Oxdjupet in den Stockholmer Schären gut zu erkennen. Foto: Uwe Jakob

218 Gästen in der darüber liegenden, von 13 bis 19 Uhr geöffneten Pizzeria. Nur ein kurzes Gastspiel gab ab 2013 „Yogufruits“ – die ehemalige Kaffee- und Eiskrembar dient neuerdings als „Alhambra Tapas Bar“. Alles verbindendes Element ist seit 25 Jahren das zeitlos elegante „Centrum“ - Vorbild für zahlreiche ähnliche Atrien in der Royal Caribbean-Flotte, aber auch bei anderen Reedereien wie Princess Cruises. Und auch das mit kunstvollen Ornamenten versehene Holzschild mit dem Schiffsnamen hängt weiterhin vor dem Schornstein auf dem Pooldeck; der alte Name wurde einfach ausgefräst und durch den aktuellen ersetzt, während das Wappen darunter nun Pullmanturs Wellenlogo trägt. Die Maximalkapazität der MONARCH beträgt heute 2.752 Passagiere; insgesamt verfügen ihre 633 Außen- und 560 Innenkabinen aber sogar über 3.110 Ober- und Unterbetten.

### Ein moderner Klassiker

Die „Sovereign-Klasse“ ist ein Meilenstein der Kreuzfahrt-Geschichte, und trotz ihres jugendlichen Alters von 25 Jahren ist die MONARCH bereits ein moderner Klassiker: Die drei Schwestern waren die ersten ausschließlich für Kreuzfahrten entworfenen Megaschiffe und lösten nicht nur den Kreuzfahrtboom der 90er Jahre, sondern auch Royal Caribbeans Aufstieg zum zweitgrößten Kreuzfahrtkonzern hinter der Carnival Corporation aus. Als sie zunächst durch die „Vision-Klasse“ mit mehr Balkonkabinen, dann durch die fünf

Riesenschiffe der „Voyager-Klasse“ abgelöst wurden, verlegte ihre Reederei sie – vor allem wegen ihrer kleinen Kabinen – auf kürzere Drei- bis Fünftagesfahrten ab verschiedenen US-Häfen, bis sie schließlich zu Pullmantur wechselten bzw. demnächst wechseln werden. Mit einer recht homogenen Flotte aus derzeit je zwei Schiffen der „Sovereign“- und der „Horizon“-Klasse verfügen die Spanier über hochwertige, gut erhaltene Gebrauchttonnage. Die Ernennung eines neuen Generalagenten in München und der Basishafen Rostock machen die „All inclusive“-Norwegen- und Ostseereisen der MONARCH auch für Deutsche attraktiv: Wenn man zumindest Englisch beherrscht und das Bordprogramm auf Spanisch (demnächst dürfte Französisch dazu kommen) akzeptiert, ist eine selbst mit Rückflugkosten noch vergleichsweise günstige Wochentour der MONARCH durchaus eine Alternative – obwohl (oder gerade weil) Pullmantur nicht so sehr auf deutsche Gäste eingestellt ist wie die in hiesigen Häfen startenden Wettbewerber. Die MONARCH ist ein mehr als gleichwertiger Ersatz für die beliebte EMPRESS und eine echte Bereicherung für Nordeuropas Kreuzfahrtszene.

### Einige technische Daten der MONARCH

<b>Bauwerft:</b>	Chantiers de l'Atlantique, Saint-Nazaire (Frankreich)
<b>Baujahr/-Nr.:</b>	1991/A30
<b>Vermessung:</b>	73.937 BRZ, 47.505 NRZ, 6.500 tdw
<b>Hauptabmessungen:</b>	268,3 x 32,2 x 7,6 m
<b>Hauptmaschinen:</b>	4x9-Zyl. Viertakt-Diesel SEMT Pielstick-Alsthom 9PC20L-400
<b>Leistung:</b>	total 21.600 kW bei 475 UpM
<b>Geschwindigkeit:</b>	21 kn (max. 22,1 kn)
<b>Passagiere:</b>	2.386 (max. 2.752) in 1.193 Kabinen (633 außen, 560 innen)
<b>Besatzung:</b>	822
<b>Flagge:</b>	Malta



Aktueller Baufortschritt der MSC MERAVIGLIA bei STX France in St. Nazaire. Im Sommer 2018 soll das Schiff in Hamburg stationiert werden. Foto: Bernard Biger, STX France

# FERRIES Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig • rf@faehrverein.info

## Aktuelles vom Neu- & Umbausektor

**Ponant** hat im September 2016 die Namen seiner vier bei Vard bestellten Neubauten (siehe FERRIES 3/2016) mit ca. 10.000 BRZ bekanntgegeben: Im Sommer 2018 sollen zunächst die LE LAPEROUSE und die LE CHAMPLAIN in Fahrt kommen, gefolgt von der LE BOUGAINVILLE und der LE KERGUÉL ein Jahr später. Alle Schiffe sind nach berühmten französischen Entdeckern benannt.

Auch die beiden neuen **Hurtigruten**-Expeditionskreuzfahrtschiffe (siehe FERRIES 2/2016) werden nach großen Entdeckern benannt, zwei norwegischen Polarforschern: Die ROALD AMUNDSEN soll im Sommer 2018 von der Kleven-Werft abgeliefert werden, die FRIDTJOF NANSEN im folgenden Sommer. Während die ROALD AMUNDSEN als Hybrid-Schiff mit einem elektrischen Hilfsmotor für kurze Fahrzeiten ausgestattet werden soll, hofft man bei der FRIDTJOF NANSEN bereits fortschrittlichere Batterien einsetzen zu können, die eine deutlich längere elektrische Fahrt ermöglichen. Diese sollen dann auch beim ersten Neubau nachgerüstet werden. Im Winter 2018/2019 soll die ROALD AMUNDSEN erstmals die Antarktis besuchen.

Der Branchenprimus **Carnival Corporation** und die Meyer Werft haben am 6. September 2016 die Unterzeichnung einer Vereinbarung über den Bau dreier weiterer LNG-Kreuzfahrtschiffe mit ca. 180.000 BRZ verkündet. Diese basieren auf der gleichen Plattform wie die zuvor (siehe FERRIES 3/2015) für die Marken Costa Crociere und AIDA Cruises in Turku und Papenburg bestellten Schiffe. Meyer Turku baut im Rahmen des neuen Auftrags zwei Schiffe für Carnival Cruise Line zur Ablieferung 2020 und 2022, während das Papenburger Schwesterunternehmen 2020 ein Schiff an P&O Cruises (UK) übergeben soll. Die jeweils zweiten Neubauten für AIDA (Papenburg) und Costa (Turku) verschieben sich hierdurch jeweils um ein Jahr auf 2021.

Wie Carnival am 23. September 2016 bekanntgab, hat das Unternehmen mit seinen Werftpartnern Fincantieri und China State Shipbuilding Corporation (CSSC) eine Absichtserklärung über den Bau der ersten Kreuzfahrtschiffe unterzeichnet, die in China für eine neue chinesische Carnival-Marke entstehen sollen. Bauwerft der beiden Schiffe, die auf der CARNIVAL VISTA (133.596/2016) basieren werden, soll hierbei die zu CSSC gehörende Werft Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding sein. Das erste Schiff ist für 2022 avisiert.

Die ersten großen Kreuzfahrtschiffe mit LNG-Antrieb und Brennstoffzellentechnologie – letztere zunächst zur Stromversorgung des Hotelbereichs – möchte **Royal Caribbean International** bei Meyer Turku bauen lassen. Hierfür wurde am 10. Oktober 2016 eine Absichtserklärung unterzeichnet, die den Bau zweier gut 200.000 BRZ großer Schiffe der Icon-Klasse bis zum Frühling 2022 bzw. 2024 vorsieht. Nähere Details zu den neuen Schiffen würden derzeit noch ausgearbeitet, teilte die Reederei mit.

Am 12. Oktober 2016 übergab die Meyer Werft in Bremerhaven die **GENTING DREAM** (150.695/2016) an den asiatischen Newcomer Dream Cruises. Das zur Genting-Gruppe zählende Unternehmen positioniert sich oberhalb der Schwestermarke Star Cruises und bietet zunächst 2- und 5-Nächte-Reisen ab Hong Kong bzw. Guangzhou an. Am 12. November 2016 traf die GENTING DREAM erstmals in Hong Kong ein und wurde am nächsten Tag in Guangzhou durch Puan Sri Cecilia Lim, Ehefrau von Tan Sri Lim Kok Thay, dem Chairman & CEO von Genting Hong Kong, getauft.

Gleich zweimal binnen zwei Wochen brachen im September und Oktober 2016 im Baudock der Meyer Werft Brände an Bord des NCL-Neubaus **NORWEGIAN JOY** (~165.000/2017) aus. Ursache waren offenbar in beiden Fällen unsachgemäß ausgeführte Schweißarbeiten. Die punktliche Indienstellung des für den chinesischen Markt bestimmten Schiffs soll nicht gefährdet sein. Unterdessen gab die Norwegian Cruise Line bekannt, dass das im zweiten Quartal 2018 fertigzustellende Schwesterschiff den Namen **NORWEGIAN BLISS** tragen und seine Premiersaison in Alaska verbringen wird. Der Name war ursprünglich bereits für die NORWEGIAN JOY vorgesehen gewesen, wurde jedoch nach Bekanntgabe des China-Engagements dieses Schiffs geändert.

Die norwegische Ulstein Verft hat einen Auftrag zur umfangreichen Renovierung des Expeditionskreuzfahrtschiffs **SEA ADVENTURER** (4.376/1975/ALLA TARASOVA) erhalten. Der Klassiker wird Anfang April 2017 in Ulsteinvik erwartet. Bis Mitte Juni sollen dann unter anderem der gesamte Antrieb ersetzt und die Passagierunterkünfte umfangreich überarbeitet und durchgehend mit neuen Bädern ausgestattet werden. Auf dem bisherigen Außendeck unterhalb der Brücke entstehen zudem sechs neue Außenkabinen. Am 20. Juni 2017 soll die SEA ADVENTURER wieder für den Charterer Quark Expeditions zum Einsatz kommen.

Der exzentrische britische Milliardär Sir Richard Branson stellte am 18. Oktober 2016 in Miami die neue Kreuzfahrtmarke **Virgin Voyages**, ehemals Virgin Cruises (siehe FERRIES 1-3/2015), vor. Zuvor war die bestehende Vereinbarung mit dem italienischen Werftenkonzern Fincantieri in Festaufträge für drei Schiffe umgewandelt worden. Das erste rund 110.000 BRZ große Schiff soll 2020 von Miami aus in Fahrt kommen. Da Sir Richard die Begriffe „Kreuzfahrt“ und „Passagier“ nicht gefallen, werden stattdessen „voyages“ unternommen, an denen man als „sailor“ teilnehmen kann. Nähere Details zum Produkt abseits dieser weltbewegenden Neuerungen sollen folgen.



Seit Juli 2016 fährt die CLIO (3.504/1998/LE LEVANT) für den US-Anbieter Grand Circle Cruise Line. Nach einer ersten Sommersaison rund um die britischen Inseln und im Westlichen Mittelmeer soll das ehemalige Ponant-Schiff im Januar 2017 erstmals nach Kuba reisen. Das Bild zeigt die CLIO am 17. Oktober 2016 in Gibraltar. Foto: Tony Davis

Die kroatische **Brodosplit-Werft** konnte nach der FLYING CLIPPER (~8.770/2017) für Star Clippers (siehe FERRIES 2/2015) erneut einen Neubauftrag für ein Kreuzfahrtschiff abschließen. Am 8. November 2016 gab das Unternehmen die Unterzeichnung eines Kontrakts über ein 107,6 Meter langes Expeditionsschiff für Oceanwide Expeditions mit einem zunächst ungenannten Auftraggeber bekannt. Der für 196 Passagiere ausgelegte Neubau HONDIUS soll gemäß der „Polar Class 6“ von Lloyd’s Register gebaut werden, deren Anforderungsprofil der Eisklasse 1ASuper bzw. E4 ähnelt. Die Ablieferung soll 2019 erfolgen.

hatte sich zuvor in einer Abstimmung gegen unzählige Konkurrentinnen durchgesetzt. Am 4. November 2016 traf die HARMONY OF THE SEAS vor Port Everglades erstmals auf ihre beiden Schwestern OASIS OF THE SEAS (225.282/2009) und ALLURE OF THE SEAS (225.282/2010), was Royal Caribbean International für eine eindrucksvolle Formationsfahrt der drei größten Kreuzfahrtschiffe nutzte.

Eine Neuerung führt MSC Cruises mit der **MSC MERAUIGLIA** (~167.600/2017) ein: Führen bisherige MSC-Kreuzfahrtschiffe stets unter Panama-Flagge, wird das jüngste und größte Flottenmitglied unter der Flagge Maltas fahren. Dies soll auch für alle folgenden Schiffe des ambitionierten Neubauprogramms (siehe FERRIES 2/2016) gelten. Im Sommer 2018 soll die MSC MERAUIGLIA im Übrigen in Hamburg stationiert werden. Ihr im Frühling 2019 von STX France abzulieferndes Schwesterschiff wird indes den Namen MSC BELLISSIMA erhalten.

Nur wenige Tage zuvor, am 4. November 2016, hatte der Mitbewerber Carnival Cruise Line seinen jüngsten Flottenzugang in New York getauft: Deshauna Barber, Leutnant der United States Army Reserve und amtierende Miss USA, taufte die **CARNIVAL VISTA** (133.596/2016) in einer ungewöhnlichen Zeremonie am Pier 88 in Manhattan, bei der eine Champagnerflasche über eine auf dem Pooldeck aufgebaute Schiffsglocke entleert wurde. Eingeladen hatte die Reederei auch zahlreiche Militärangehörige, Veteranen und Angehörige.

Am 10. November 2016 wurde das größte jemals gebaute Passagierschiff, die **HARMONY OF THE SEAS** (226.963/2016), von der amerikanischen Lehrerin Brittany Affolter in Fort Lauderdale getauft. Die 23-Jährige

**Crystal Cruises** modifiziert seine ambitionierten Expansionspläne weiterhin nahezu fortwährend. Anfang November gab das Unternehmen nun bekannt, dass sich die Indienstellung des ersten

Als „luxuriösestes Schiff, das jemals gebaut wurde“ bezeichnet Regent Seven Seas Cruises sein neues Flaggschiff SEVEN SEAS EXPLORER (55.524/2016) gänzlich unbescheiden. Das Foto zeigt den Neubau am 6. November 2016 auf Reede vor Patmos. Foto: Tony Davis



mehr als 100.000 BRZ großen Schiffs der „Exclusive Class“ abermals auf 2022 verschiebe. Für die bestehenden Schiffe CRYSTAL SYMPHONY (51.044/1995) und CRYSTAL SERENITY (68.870/2003) seien in 2017 bzw. 2018 nunmehr „massive Verbesserungen“ geplant. Dem ebenfalls um ein Jahr verschobenen Yacht-Neubau CRYSTAL ENDEAVOR (~25.000/2019) soll zudem 2020 und 2021 je ein Schwesterschiff folgen. Für die Schwestergesellschaft Star Cruises soll MV Werften 2020 und 2021 je ein Schiff der 201.000 BRZ großen „Global Class“ liefern – ebenfalls ein Jahr später als zunächst vorgesehen.

Der chilenische Veranstalter **Cruceros Australis** wird seinen geplanten Neubau (siehe FERRIES 1/2016) nunmehr erst am 2. Januar 2018 in Dienst stellen, wie das Unternehmen bekanntgab. Das für maximal 210 Passagiere ausgelegte Schiff soll den Namen VENTUS AUSTRALIS tragen und 4-Nächte-Kreuzfahrten ab Punta Arenas und dem argentinischen Ushuaia durchführen.

Royal Caribbean International musste seine Umbaupläne für die **ADVENTURE OF THE SEAS** (137.276/2001) kurzfristig abändern. Hurricane Matthew hatte auf der Grand Bahama Shipyard in Freeport schwere Schäden verursacht, Materialien für die umfangreiche, auf 61 Millionen US-Dollar taxierte Renovierung erreichten die Werft zudem teilweise nicht rechtzeitig. Aus diesem Grund konnte nur ein Teil der geplanten Veränderungen umgesetzt werden. Während weitere Umbauten nun im laufenden Betrieb erfolgen sollen, konnten 100 zusätzliche Kabinen zunächst nicht eingebaut werden. Ob und wann diese nun ergänzt werden, ließ die Reederei offen.

### Schiffsunglücke und andere Pannen

Das Wrack der **COSTA CONCORDIA** (114.117/2006) trat am 1. September 2016 seine endgültig letzte Reise innerhalb des Hafens von Genua an. Der bis einschließlich Deck 4 abgetragene Rumpf wurde vom Liegeplatz Molo ex superbacino ins nahegelegene Trockendock 4 geschleppt, wo die restlichen Abbrucharbeiten bis Anfang 2017 erfolgen sollen.

Ebenfalls am 1. September 2016 ereignete sich an Bord der **SEADREAM I** (4.333/1984/SEA GODDESS I) vor Amalfi ein Brand im Maschinenraum. Das manövrierunfähige Schiff wurde nach Neapel geschleppt, die Kreuzfahrt dort abgebrochen. Die Reparatur bei Cantieri del Mediterraneo zog sich hin, SeaDream Yacht Club musste mehrere Folgereisen kurzfristig streichen. Erst am 29. Oktober 2016 konnte die SEADREAM I in Nizza zur ersten Kreuzfahrt nach dem Vorfall starten.

Bei einer Crew-Rettungsübung stürzte am 13. September 2016 im Hafen von Marseille ein Rettungsboot der **HARMONY OF THE SEAS** (226.963/2016) ab. Von den fünf Besatzungsmitgliedern an Bord wurden zwei leicht und zwei lebensgefährlich verletzt, ein Mann kam

ums Leben. Die französischen Behörden hielten das RCI-Schiff bis zum Folgetag fest und beschlagnahmten das Rettungsboot, das erst mehrere Wochen später in Marseille wieder aufgenommen werden durfte.

Die **RHAPSODY OF THE SEAS** (78.878/1997) von Royal Caribbean International geriet am frühen Morgen des 19. September 2016 vor der griechischen Küste in unerwartet schlechtes Wetter. Durch starken Wind wurden 12 große Fenster der Viking Crown Lounge auf Deck 11 zerstört, weitere Scheiben gingen auch auf anderen Decks zu Bruch. Das Schiff konnte seine Reise jedoch planmäßig fortsetzen. Verletzt wurde niemand.

Aufgrund eines Schadens an der Ruderanlage konnte die **ALBATROS** (28.518/1973/ROYAL VIKING SEA) des Bonner Veranstalters Phoenix Reisen eine für den 27. September 2016 geplante Westeuropa-Kreuzfahrt erst am späten Abend des Folgetags beginnen. Zuvor hatte das Schiff nach einem ersten, bereits deutlich verspäteten Auslaufversuch im Fahrwasser Außenweser den Anker geworfen und war unter Schlepperassistenz zur Columbuskaje zurückgekehrt.

Am Abend des 12. Oktober 2016 kollidierte die **VIKING STAR** (47.842/2015) der Reederei Viking Cruises im Cape Cod Canal bei der Durchfahrt der Cape Cod Canal Railroad Bridge leicht mit der Brücke. Ein Amateurvideo zeigt, wie das Topplicht auf dem Schornstein die Brücke trifft und abgeknickt oder abgerissen wird. Die US-Behörden kündigten eine Überprüfung des Vorfalls an.

Die **PACIFIC PRINCESS** (30.277/1999/R THREE) der Reederei Princess Cruises wurde am Morgen des 14. Oktober beim Anlaufen von Nizza von einem plötzlichen Wechsel der Windbedingungen überrascht und schlug bei einer Kollision mit der Hafenmole leck. Das Schiff konnte jedoch an der Pier festmachen, wo die aktuelle Kreuzfahrt abgebrochen wurde. Auch zwei Folgereisen mussten abgesagt werden. Am 28. Oktober 2016 konnte das Schiff in Civitavecchia seinen Fahrplan wieder aufnehmen.

Nach einem kleineren Feuer im Maschinenraum musste die **THOMSON MAJESTY** (41.662/1992/ROYAL MAJESTY) der britischen TUI-Tochter Thomson Cruises am 21. Oktober für Reparaturen in den Hafen von Livorno zurückkehren. Zwei Hafenanläufe auf Korsika sowie in Marseille entfielen. Das Schiff konnte seine laufende Reise jedoch mit nur geringer Verspätung beenden.

Die **CARNIVAL LIBERTY** (110.320/2005) der Carnival Cruise Line kann seit Ende Oktober 2016 aufgrund von Antriebsproblemen nur mit verminderter Geschwindigkeit fahren. Zwei Kreuzfahrten des ab Galveston, Texas, eingesetzten Schiffs mussten gar abgesagt werden,

*Die CARNIVAL LIBERTY einlaufend Galveston am frühen Morgen des 29. September 2016. Einen Monat später begannen die Probleme beim Antrieb, die jetzt zur Verlegung nach Port Canaveral führten. Foto: Marko Stampehl*





Hunderte Schaulustige bereiteten der ehemaligen BRAHE am 3. November einen rauschenden Empfang, als sie unter ihrem früheren Namen SUNNHORDLAND in Leirvik auf der Insel Stord bei Bergen festmachte. Foto: Harald Sætre

eine Reparatur gelang jedoch nicht. Bis Ende November sollte das Schiff dann nach einem modifizierten Fahrplan unterwegs sein. Da die Reederei offenbar davon überzeugt ist, das Problem auch im Rahmen eines für Anfang Dezember ohnehin geplanten Werftaufenthalts nicht beheben zu können, wechselt die CARNIVAL LIBERTY im Anschluss daran nach Port Canaveral, Florida, um von dort aus Kurzreisen durchzuführen, für die keine hohen Geschwindigkeiten erforderlich sind. Die Reisen ab/bis Galveston werden im Rahmen eines Schiffstauschs von der CARNIVAL VALOR (110.438/2004) übernommen.

Nach dem Beinahe-Kentern des ehemaligen MSC-Schiffs **QING** (35.143/1982/ATLANTIC) an seinem Anfliegeplatz in Mormugao (siehe FERRIES 3-16) hat der Mumbai High Court eine Zwangsversteigerung des Schiffs am 21. November 2016 (nach Redaktionsschluss) angeordnet. Angesichts des offensichtlich maroden Zustands dürfte der einzig realistische Ausgang der Verkauf zur Verschrottung sein.

#### Hamburg verliert AIDA- und TUI-Anläufe

AIDACruises wird das Experiment „ganzjährig ab Hamburg“ im November 2017 zumindest vorläufig beenden und die AIDAPRIMA (125.572/2016) im Winter 2017/2018 auf die Kanaren verlegen. Insbesondere in den Wintermonaten lässt die Auslastung des riesigen Schiffs offensichtlich sehr zu wünschen übrig. Die von vielen eher als „langweilig“ empfundene, ganzjährig im Wochenturnus befahrene „Metropolenroute“ trägt

In dieser Wintersaison fährt die wieder in WORLD ODYSSEY umbenannte DEUTSCHLAND (22.496/1998) mit dem Schornsteinlogo von Semester at Sea, die Bauchbinde wurde aber im (Phoenix-)Türkis beibehalten, denn kommenden Sommer wird das Kreuzfahrtschiff wieder für den Bonner Veranstalter im Einsatz sein. Foto: Jürgen Saupe



sicher nicht zur Attraktivität bei. Das Schwesterschiff AIDAPERLA verspätet sich indes erneut und wird nun erst im September 2017 in Fahrt kommen. Im März 2018 soll der Neubau dann die bekannte Nordsee- und Ärmelkanalroute ab Hamburg übernehmen, während die AIDAPRIMA mit Abfahrtschiffen Palma de Mallorca ins Mittelmeer wechselt. Im Zuge der Veränderungen gab AIDA Cruises auch bekannt, dass die AIDABELLA (69.203/2008) vorerst nicht auf den chinesischen Markt wechseln, sondern Teil der deutschsprachigen Flotte bleiben wird. TUI Cruises hat indes seine Routen für die Sommersaison 2018 vorgestellt und wird gleich zwei Schiffe in Bremerhaven stationieren. Von Hamburg – immerhin Unternehmenssitz – aus sollen lediglich zwei Kreuzfahrten starten.

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

Die in Fort Lauderdale ansässige Firma StarShip Cruise Line möchte bereits ab Ende Dezember 2016 kurze Party-Kreuzfahrten ab/bis Montego Bay, Jamaika, anbieten. Das Angebot richtet sich der Unternehmenswebseite nach in typischer „Spring Break“-Manier an US-Collegestudenten und andere „Millennials“. StarShip möchte hierfür die **CARIBBEAN GALAXI** (14.975/1973/ORION) (Name laut RINA, Rumpfaufschrift CARIBBEAN GALAXY) einsetzen, die bei Redaktionsschluss noch für Renovierungsarbeiten im griechischen Perama lag. Die kürzeren Reisen sollen ausschließlich jamaikanische Häfen anlaufen, auf den Wochentörns soll zudem entweder Grand Cayman oder Santiago de Cuba angelaufen werden. Ob das Projekt tatsächlich umgesetzt wird, bleibt abzuwarten.

Die **BRAHE** (1.105/1943/USS PCE 830) wurde im August 2016 von norwegischen Investoren gekauft und erhielt ihren früheren Namen SUNNHORDLAND zurück. Am 3. November kam das Schiff nach Renovierungsarbeiten in Tallinn im norwegischen Leirvik an. Zukünftig soll es als Event- und Kreuzfahrtschiff in norwegischen Gewässern eingesetzt werden.

Nach ihrem gescheiterten Einsatz als Unterkunftsschiff für Asylbewerber in Nordschweden (siehe FERRIES 3-16) traf die **OCEAN GALA** (40.171/1982/SCANDINAVIA) nach einem kurzen Zwischenstopp in Tallinn am 8. November 2016 im dänischen Esbjerg ein und wurde dort zunächst aufgelegt. Über einen möglichen zukünftigen Einsatz des Schiffs war bei Redaktionsschluss nichts bekannt.



Die HARLINGERLAND auf der Sandbank. Foto: DGzRS - Die Seenotretter

# FERRIES Küstenschifffahrt

von Stefan Hefter • [sh@faehrverein.info](mailto:sh@faehrverein.info)

## Sietas-Werft baut neue Hadag-Fähre

Die Pella Sietas GmbH hat von der Hadag Seetouristik und Fährdienst AG den Auftrag zum Bau einer neuen Hafenfähre erhalten. Das in Hamburg-Neuenfelde ansässige Schiffbauunternehmen ging als Sieger einer europaweiten Ausschreibung hervor. Der im Frühjahr 2017 abzuliefernde Neubau wird zwar optisch auf dem Design der bewährten „Bügeleisen“ basieren, im Detail aber einige Veränderungen aufweisen. So wird er beispielsweise über einen leisen und kraftstoffsparenden dieselelektrischen Antrieb verfügen. Die Abwärme des Motors soll zur Klimatisierung der Passagiereinrichtungen genutzt werden. Ferner wird die Fähre spezielle Filter zur Vermeidung des Ausstoßes von Rußpartikeln und Stickoxiden erhalten. Gegenüber den 13 Schiffen des „Typs 2000“ wird der Neubau bei einer identischen Länge von rund 30 Metern etwa einen halben Meter breiter werden, nämlich 8,40 Meter. Die Passagierkapazität wird mit 400 Fahrgästen angegeben und damit um 150 über der des „Typs 2000“ liegen. Nach der Indienststellung soll die neue Fähre, deren Name wieder im Zuge eines Wettbewerbs ermittelt werden wird, zunächst auf der Linie 72 zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und der Elbphilharmonie eingesetzt werden.

## Priwallfähre BERLIN manövrierunfähig

Die Stadtverkehr Lübeck GmbH hat im laufenden Jahr mit Problemen im Fährbetrieb zwischen Travemünde und dem Priwall zu kämpfen. Wie in FERRIES 3/2016 berichtet, fiel der Neubau PRIWALL VI (Bj. 2015) in seinen ersten zweieinhalb Monaten Dienstzeit gleich dreimal aus. Am Morgen des 8. September 2016 erwischte es dann die Autofähre BERLIN (Bj. 1973). Auf der kurzen Überfahrt versagten plötzlich der Motor und gleichzeitig auch die Steuerung. Manövrierunfähig trieb das Schiff auf der Trave. An Bord befanden sich PKW und Fahrgäste. Der TRAVEMÜNDE (Bj. 1999), einer weiteren Priwall-Autofähre, gelang es, den Havaristen zu sichern und zum Anleger zurück zu bringen. Glücklicherweise waren weder Verletzte noch Schäden zu verzeichnen. Als Ursache des Ausfalls nannte die Stadtverkehr Lübeck GmbH einen technischen Defekt.

## FLINTHÖRN und HARLINGERLAND aufgelaufen

Bereits zum wiederholten Mal muss an dieser Stelle über Fährn und Ausflugsschiffe berichtet werden, die in diesem Jahr im niedersächsischen Wattenmeer auf Grund liefen. Am 15. September 2016 kam die FLINTHÖRN (151/1968/MÖNKEBERG) der Reederei Damwerth

am nördlichen Rand der Ruteplate, einer Sandbank zwischen der Insel Langeoog und Benersiel, fest. Das Fahrgastschiff befand sich nach einer Rundfahrt auf dem Rückweg zur Insel und hatte neben drei Besatzungsmitgliedern 127 Passagiere an Bord, darunter vier Schulklassen aus Herdecke. Die Besatzung der FLINTHÖRN entschied, alle Fahrgäste abbergen zu lassen, und rief den Verein „Inseltaxi.com“, der über ein komfortables großes Sportboot verfügt, zur Hilfe. In drei Umläufen konnten alle Passagiere mit der Yacht nach Langeoog zurück gebracht werden.

Die Aktion wurde von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) koordiniert. Da die Abbergung reibungslos und schnell vonstatten ging, war ein Eingreifen der drei herbeigeeilten Seenotrettungskreuzer ebenso wenig erforderlich wie die Unterstützung zweier Behördenfahrzeuge. Die fünf Schiffe mussten aufgrund des extremen Niedrigwassers Umwege fahren und waren erst deutlich später beim Havaristen als das „Inseltaxi“. Der an Bord der FLINTHÖRN gebliebenen Crew gelang es am Abend bei aufauffendem Wasser, das Schiff aus eigener Kraft freizubekommen.

Deutlich unangenehm für die Fahrgäste war die Situation an Bord der Inselfähre HARLINGERLAND (477/1979), die sich am 17. Oktober 2016 eine Seemeile südlich des Fähranlegers von Wangerooge auf einer Sandbank festgefahren hatte. Sie war auf dem Weg von der Insel zum Festlandshafen Harlesiel, als es gegen 16:00 Uhr nicht mehr vorwärts ging. Der eilig herbei gerufene Seenotkreuzer WILMA SIKORSKI (Bj. 1999) der Station Wangerooge versuchte das Schiff freizuschleppen, scheiterte jedoch aufgrund des niedrigen Wasserstandes und nahm lediglich ein erkranktes Kind und seinen Vater auf, um die beiden zur Insel zurückzubringen. Die übrigen 286 Fahrgäste mussten an Bord der Fähre bleiben. Dort wurde ihnen die komplette Bordrestauration kostenlos angeboten, gegen 19:00 Uhr waren die Vorräte jedoch zum großen Teil erschöpft. Zu dem Zeitpunkt saßen die Passagiere bereits im Dunkeln. Die Besatzung hatte entschieden, den Notstrom zu aktivieren, um auf diese Weise die Grundversorgung des Schiffes einen längeren Zeitraum zu sichern. Gegen 23:00 Uhr traf die WILMA SIKORSKI erneut beim Havaristen ein, um diesen freizuschleppen. Doch auch der zweite Versuch scheiterte. Erst der dritte Anlauf bei höherem Wasserstand kurz nach Mitternacht war erfolgreich. Die HARLINGERLAND konnte ihre Fahrt fortsetzen und traf gegen 0:45 Uhr in Harlesiel ein. Eine Gefahr für die Passagiere bestand zu keinem Zeitpunkt, da die im Wattenmeer eingesetzten Fährn aufgrund ihrer speziellen Rumpfform für ein mögliches Trockenfallen ausgelegt sind.



Aufgrund der starken Schäden am Anleger in Blexen konnte die Weserfähre NORDENHAM in diesem Sommer nicht verkehren. Hier ist das Schiff in Bremerhaven zu sehen. Foto: Stefan Hefter

### Weserfähre außer Betrieb

Einen katastrophalen Sommer erlebte die Weserfähre GmbH, die die längste Fährlinie auf der Weser zwischen Bremerhaven und Blexen bei Nordenham betreibt. Am 24. Juni 2016 hatte der unter zypriotischer Flagge fahrende Erzfrachter WESER STAHL (28.564/1999) auf der Fahrt von Rotterdam nach Bremen in Höhe des Blexer Bogens aus ungeklärter Ursache einen Maschinenausfall und kollidierte mit dem Fähranleger in Blexen. Glücklicherweise entstand kein Personenschaden, und es lag auch keine Fähre an dem Anleger. Durch den Aufprall wurde die gesamte Konstruktion um etwa einen halben Meter verschoben. Der Fährverkehr musste sofort eingestellt werden. Experten ermittelten zunächst starke Beschädigungen der Träger und Lager und fanden später heraus, dass auch die Stützpfiler und ein tragender Betonpfeiler der Brücke betroffen waren. Im Rahmen der Instandsetzung wurden umfangreiche Stahl-, Beton- und Rammarbeiten durchgeführt. Parallel dazu wurden Träger und Lager repariert. Diesbezüglich mussten Brückenteile ausgebaut und mit einem Schwimmkran nach Bremerhaven transportiert werden. Außerdem erfolgte die Konservierung der aus drei Teilen (bewegliche Brücke, Kurvenstück und Gerade) bestehenden Anlage. Den Abschluss bildeten Arbeiten an der Elektrik. Während sich die Kosten für die Reparatur des Anlegers auf über 1,5 Mio. Euro summierten, entstand am Erzfrachter nur ein geringer Sachschaden. Da die Instandsetzung deutlich länger als ursprünglich geplant dauerte, konnte die Weserfähre erst am 16. September 2016 ihren Betrieb wieder aufnehmen. Zum Einsatz kommen nach wie vor die beiden Autofähren BREMERHAVEN (Bj. 1999) und NORDENHAM (Bj. 1957). Darüber hinaus verfügt das Unternehmen noch über ein drittes Schiff. Mit dem Fahrgastschiff GEESTEMÜNDE (156/1975/ADLER III) werden Weserrundfahrten ab Bremerhaven angeboten.



Das Fahrtgebiet der DANA, hier auslaufend Travemünde, wurde von der Lübecker Bucht in die Kieler Förde verlegt.

### Neues Fahrtgebiet für die DANA

Die Reederei Safety-Ship e. K. aus Heikendorf wurde im Jahr 2012 gegründet. Sie startete mit Angelfahrten auf der Kieler Förde und erweiterte ihr Programm im Laufe der Zeit um Seebestattungen, Ausflugsfahrten und Chartertouren. Dies hatte auch eine ständige Vergrößerung der Flotte zur Folge. So wurden im Jahr 2016 insgesamt vier komfortable und für die Passagierbeförderung modifizierte Angelkutter für die von verschiedenen Fördehäfen wie Heikendorf oder Laboe startenden Fahrten eingesetzt, nämlich die FORELLE

(91 BRT/1943), WIKING (72 BRT/1951), LIBERTAD und LANGELAND I (98/1943). Zum Teil wurden die Kutter mit Kabinen versehen, so dass auch Übernachtungen an Bord möglich sind. Darüber hinaus besitzt das familiengeführte Unternehmen zwei Serviceboote, die z. B. als Zubringer im Hafengebiet oder als Tenderboote fungieren können. Auch die Durchführung von Tauchgängen ist von Bord aus möglich. Seit Ende Juli 2016 verfügt Safety-Ship zusätzlich über ein klassisches Fahrgastschiff. Dabei handelt es sich um die DANA (116/1968/GAARDEN), die, einst für die Kieler Verkehrs AG gebaut, 25 Jahre nach ihrem Verkauf in ihr „Heimatrevier“ zurückkehrte. In der Zwischenzeit operierte das Schiff sechs Jahre für verschiedene Eigner auf unterschiedlichen Routen im Fahrtgebiet Rügen/Hiddensee, ehe es wieder nach Schleswig-Holstein wechselte. Zuletzt war die DANA 14 Jahre für Günther Möller & Sohn im Einsatz und absolvierte Ausflugsfahrten in der Lübecker Bucht ab Scharbeutz, Timmendorfer Strand und Niendorf. Ihre neue Aufgabe beinhaltet die Durchführung von Erlebnistouren auf der Kieler Förde und rund um den Kieler Leuchtturm. Start- und Zielpunkte sind u. a. die Seebrücke am Schönberger Strand und der Hafen von Heikendorf.

Bevor sie die DANA in Fahrt nehmen konnte, setzte die Reederei Safety-Ship bereits kurzzeitig ein anderes Fahrgastschiff zur Verstärkung ihrer Ausflugsfahrten ein: Für den Zeitraum der Kieler Woche 2016 war die JÜRGENSBY (214/1966) der Reederei Ketelsen aus Flensburg gechartert worden.

Der Angelkutter LANGELAND I erlitt am 9. Juni 2016 in Höhe des Kieler Leuchtturms bei Windstärken von 5 bis 6 einen Maschinenschaden und musste die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) zur Hilfe rufen. Deren Seenotkreuzer BERLIN (Bj. 1985) der Station Laboe lief aus und schleppte den Havaristen daraufhin bis vor den Heikendorfer Hafen. Dort wurde die LANGELAND I vom Tochterboot des Kreuzers, STEPPKE (Bj. 1985), und dem Seenotrettungsboot WALTER ROSE (Bj. 2003/VERENA) der Station Kiel-Schilksee übernommen. Beide bugsierten den Kutter durch den engen Hafen an seinen Liegeplatz. An Bord der LANGELAND I befanden sich 25 Passagiere.



Anfang Oktober 2016 musste das Fahrgastschiff ANDREAS GAYK den Hafen von Eckernförde verlassen. Foto: Stefan Hefter

### ANDREAS GAYK nach Marstal überführt

Das ambitionierte Projekt der beiden Kapitäne Rieke Boomgaarden und Wolfgang Beyer, das ehemalige Butterschiff ANDREAS GAYK (380/1970) als fahrendes Museumsschiff mit Gastronomie wieder in Betrieb zu nehmen, ist vorerst gescheitert. Seit Ende Dezember 2011 wurden im Hafen von Eckernförde die Instandsetzungsarbeiten an dem einst maroden Fahrgastschiff durchgeführt. Hinsichtlich der Passagiereinrichtungen war dies auch erfolgreich. Die Salons des Schiffes wurden im Laufe der Zeit saniert und der Öffentlichkeit als Café, Restaurant und Kulturzentrum zugänglich gemacht. Die ANDREAS GAYK war ein beliebter Treffpunkt, und mit den kulinarischen und kulturellen Angeboten an Bord wurde Geld für die Reparaturen an der Maschinenanlage verdient. Doch die innerhalb von zwei Jahren zu erzielende Fahrtüchtigkeit des Schiffes, die die Grundlage der bis Ende 2013 erteilten Liegeplatzgenehmigung darstellte, wurde trotz großer Anstrengungen nicht erreicht. Zweimal verlängerten die Stadtwerke Eckernförde als Hafenbetreiber noch die Genehmigung, doch nach dem 31. August 2014 waren sie dazu nicht mehr bereit.

Durch den Verlust der Liegeplatzgenehmigung gingen auch die Schank- und die Gaststättenkonzession verloren, und ein

zwischenzeitlich gewonnener Investor sprang wieder ab. Natürlich legten die Eigner gegen die Verluste des Liegeplatzes und der Konzessionen Widerspruch ein. Aufgrund der langen Verfahrensdauer wurde einem Antrag auf einstweilige Verfügung stattgegeben, und die Gastronomie an Bord der ANDREAS GAYK konnte nochmals geöffnet werden. Ende Oktober 2015 endeten die Gastronomie- und Schankkonzessionen erneut, und die Luken des Schiffes wurden wieder geschlossen. Nach langen Verhandlungen einigten sich die Eigner und die Eckernförder Stadtwerke vor dem Landgericht Kiel auf einen Vergleich. Er sah vor, dass die Stadtwerke auf die Forderung der angefallenen Liegegebühren verzichten würden, sollte die ANDREAS GAYK den Hafen von Eckernförde bis zum 30. September 2016 verlassen. Der Schlepper NOK 1 (70/1957) aus Kiel-Holtenau war für den 30. September 2016 bestellt, doch erst am 3. Oktober 2016 konnte die Überführungsreise des alten Butterschiffs durchgeführt werden. Dies stellte jedoch aufgrund einer Schlechtwetterklausel kein Problem hinsichtlich der getroffenen Vereinbarung dar.

Ursprünglich war der Schleppzug bis Arnis an der Schlei geplant. Kurzfristig erfolgreiche Verhandlungen mit einer Werft auf der dänischen Insel Ærø änderten diesen Plan, und so wurde das Fahrgastschiff direkt von Eckernförde nach Marstal verholt. Dort angekommen, sollte zunächst eine Inspektion des Unterwasserschiffes erfolgen. Im Anschluss war die endgültige Reparatur der Maschine und des Getriebes vorgesehen.

Eigner Rieke Boomgaarden hat mittlerweile einen neuen Kompagnon an seiner Seite und ist optimistisch, das Schiff spätestens im Frühjahr 2017 in Dienst stellen zu können. Dem Vernehmen nach haben bereits zwei deutsche Häfen an möglichen Fahrten der ANDREAS GAYK Interesse bekundet.



Die FRISIA V am 28. November in Papenburg. Foto: Tim Wagner

### Norden-Frisia lässt FRISIA V in Papenburg verschrotten

Die Reederei Norden-Frisia, die im Verkehr zwischen Norddeich und den Inseln Norderney und Juist aktiv ist, hat ihr ältestes Fährschiff FRISIA V (950/1965) an Papenburger Abbrecher verkauft. Das seit August 2015 aufgelegte Fährschiff ist inzwischen in Papenburg angekommen und wird bei der DA Schiffsverwertung den Weg zum Alteisen gehen, wo bereits die WAPPEN VON NORDERNEY (154 BRT/1967/FRISIA XII) recycelt wurde. Die FRISIA V wurde 1965 in Papenburg bei der Meyer Werft gebaut, war damals 44 m lang und konnte 25 PKW sowie 800 Passagiere befördern. Nach dreimaligen Umbauten konnte sie zum Schluss bis zu 1440 Passagiere und 52 PKW transportieren. Nachdem die FRISIA V aus dem aktiven Dienst bei Norden-Frisia ausgeschieden war, sollte sie ursprünglich nach Costa Rica verkauft werden. Neuer Eigner wäre mit Coonatramar dieselbe Reederei geworden, die 2003 bereits das Schwesterschiff SAN LUCAS II (1.058 BRT/1962/FRISIA VIII) übernommen hatte. Das Geschäft kam jedoch nicht zustande, nachdem es Probleme bei der Finanzierung gab. Nachfolger der FRISIA V bei Norden-Frisia ist die FRISIA III (1.786/2015), die im Juli 2015 von der Cassens Weft in Emden abgeliefert wurde. (MS)

## DFV Intern

von Ralph Christian Schöttker • [rcs@faehrverein.info](mailto:rcs@faehrverein.info)

### DFV-Mitglied Jan-Otto Schaumann verstorben

Leider müssen wir bekanntgeben, dass unser langjähriges Mitglied Jan-Otto Schaumann am 14. Oktober 2016 verstorben ist. Jan-Otto war ein regelmäßiger und sehr engagierter Teilnehmer unseres DFV-Stammtisches in Hamburg und begeisterte sich für viele neue Ziele unserer Vereinsfahrten, auf denen er oft dabei gewesen ist. Unvergessen bleiben sein liebenswürdiges, "staubtrockenes" norddeutsches Wesen und der DFV-Stammtisch, zu dem er und seine Frau Margret im September 2014 in ihren Garten in Marschacht eingeladen hatten. Nun ist Jan-Otto auf seine allerletzte Fährfahrt gegangen. Wir werden ihn vermissen und ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

### Jahreshauptversammlung 2017

Die Jahreshauptversammlung 2017 wird nach fünf Jahren wieder einmal an der Ostsee stattfinden. Wie der beiliegenden Einladung mit Tagesordnung zu entnehmen ist, wird die Versammlung am Samstag, 14. Januar 2017, an Bord der Gedser-Fähre stattfinden, die um 11 Uhr in Rostock ablegt. Nach jetzigem Stand wird dies die BERLIN sein. Das Treffen erfolgt gegen 10.30 Uhr am Fahrkartenbüro in Rostock. Wir bemühen uns wie immer, ein kleines Rahmenprogramm an Bord zu organisieren, können aber natürlich nichts versprechen, was von Wind und Wetter abhängig ist. Über eine Voranmeldung zur besseren Planung unter [info@faehrverein.info](mailto:info@faehrverein.info) würden wir uns freuen.

### Vereinsfahrt 2017

Die Vereinsfahrt 2017 wird wieder zum gewohnten Zeitpunkt um den 3. Oktober stattfinden. Über das Ziel und den genauen Reiseablauf werden wir in der nächsten Ausgabe von FERRIES

noch ausführlich berichten. Traditionell werden wir dabei Rückmeldungen der Mitglieder berücksichtigen und auf der Jahreshauptversammlung am 14. Januar 2017 in Rostock ein Meinungsbild einholen.

### DFV-Kalender 2017

Der DFV-Kalender wird bereits seit Ende Oktober versandt. Mittlerweile sind nur noch wenige Restexemplare vorhanden. Wer sich noch einen Kalender sichern möchte, schreibt bitte an [info@faehrverein.info](mailto:info@faehrverein.info) oder nutzt das Formular auf der alten Homepage [www.dfv-online.info](http://www.dfv-online.info).

### Elektronisches Rundschreiben „DFV intern“

Neben FERRIES gibt es für alle Mitglieder des DFV auch weiterhin das elektronische Rundschreiben „DFV intern“. Hier findet alles Platz, was in FERRIES selbst nicht hineinpasst: Kurze Reiseberichte, Schnappschüsse (auch in B-Qualität), Gesuche und Gebote. Das Rundschreiben wird jeweils „auf halber Strecke“ zwischen zwei FERRIES-Ausgaben per Mail versandt. Wer in den Verteiler aufgenommen werden möchte oder etwas beitragen kann, der mailt an [intern@faehrverein.info](mailto:intern@faehrverein.info).

### Neue Homepage – es geht weiter

Nach der Übernahme der Chefredaktion von FERRIES blieb die Arbeit an der neuen Homepage [www.faehrverein.info](http://www.faehrverein.info) zuletzt leider liegen. Das Gerüst steht schon seit einiger Zeit, jetzt wird es bald von Torsten Noelting zum Leben erweckt, der sich freundlicherweise dazu bereit erklärt hat. Dafür danken wir ihm als Vorstand recht herzlich!

# FERRIES Bücherregal

## Great Mediterranean Passenger Ships

(„Große Passagierschiffe des Mittelmeers“) von William H. Miller – erschienen im Mai 2016 bei The History Press – 96 Seiten, broschiert – Sprache Englisch – ISBN 978 0 7509 6308 4 – 19,99 GBP



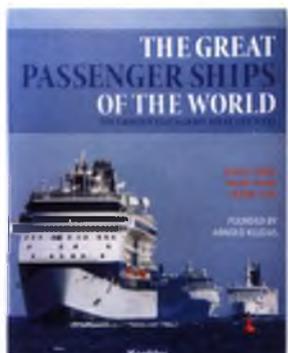
An welche Schiffe denken Sie, wenn von großen Passagierschiffen der Vergangenheit gesprochen wird? An die QUEEN MARY, die TITANIC, die BREMEN, die FRANCE oder die UNITED STATES? Erst beim weiteren Nachdenken wird man vielleicht auf die REX, das italienische Spitzenschiff der 1930er Jahre, kommen – und dass der Atlantik auch vom Mittelmeer aus befahren wurde. William H. Miller

berichtet in seinem reich bebilderten, knapp 100 Seiten umfassenden Buch „Great Mediterranean Passenger Ships“ von einer Epoche, die ihre Blütezeit erst nach dem 2. Weltkrieg hatte, als die große Zeit der Linienpassagierschiffe schon fast zu Ende war. Dabei liegt der Schwerpunkt weniger auf einer detaillierten Geschichte einzelner Reedereien als vielmehr auf einem Bilderbogen von wunderschönen Schiffen, die in den bekannten Publikationen der Passagierschiffahrt oft zu kurz kommen.

Einen großen Teil nehmen die italienischen Transatlantikliner wie die ANDREA DORIA, die LEONARDO DA VINCI oder das Duo RAFFAELLO und MICHELANGELO ein, aber auch Chandris´ Australiendampfer und die kleine israelische Mittelmeerflotte finden ihre Erwähnung. Über zwanzig Seiten sind dabei farbig gehalten. Wen die englische Sprache vielleicht vom Kauf abhalten mag, dem sei versichert, dass die vielen seltenen Bilder auch ohne die eher von Erinnerungen geprägten Texte zu gefallen wissen. (Ralph Christian Schöttker)

## The Great Passenger Ships of the World

(„Die großen Passagierschiffe der Welt“) von Frank Heine, Frank Lose und Raoul Fiebig – erschienen im März 2016 bei Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg – Englisch mit Vorwort auf Deutsch – durchgängig farbig – 307 Seiten – gebunden – 39,90 EUR – ISBN 978-3-7822-1245-8 – Erhältlich überall im Buchhandel



Die inzwischen achte total überarbeitete Neuauflage des kurz als „der Kludas“ bekannten umfangreichen Nachschlagewerks über die Passagierschiffe in aller Welt mit mehr als 10.000 BRT/BRZ ist im März dieses Jahres erschienen. Die umfassendste Änderung bei dieser Neuauflage: sie ist, mit Ausnahme des Vorworts, vollständig auf Englisch gehalten. Dem Nutzen dieses wieder rundum gelungenen Werkes tut dies jedoch aus Sicht des Rezensenten keinen Abbruch,

handelt es sich doch durchweg um gängige Schifffahrtsbegriffe, die zum Teil aber auch in einer Übersicht am Anfang übersetzt werden. Hintergrund für die Sprachwahl ist die inzwischen angelaufene internationale Vermarktung des Buches.

Erneut gelang es dem Autorenteam, für fast alle im Buch aufgeführten Schiffe aktuelle qualitativ hochwertige Fotos zusammenzutragen, die in bester Druckqualität wiedergegeben sind. Während man heutzutage natürlich aktuelle Daten und Fotos oftmals auch im Internet findet, ist „der Kludas“ ein hervorragendes Referenzwerk, das einen sonst nicht erhältlichen Überblick vermittelt und, wenn man die vorhergehenden Ausgaben ebenfalls sein eigen nennt, ein gedrucktes Gedächtnis über die Entwicklung der Passagierschiffe in aller Welt darstellt. In den sechs Jahren seit der vorherigen Neuauflage hat sich wieder viel getan, sodass uns die Autoren (oder sollten wir sie „Datenchronisten“ nennen?) Frank Heine, Frank Lose und – in dieser Ausgabe erstmals in die Autorenriege aufgenommen – Raoul Fiebig in hervorragender Weise auf den neuesten Stand bringen. Ist es z.B. manchmal schwierig bei den Serienbauten, die

seit einiger Zeit den Kreuzfahrtmarkt dominieren, den Überblick zu behalten, reicht ein Blick in dieses oft als „Standardwerk“ bezeichnete Buch, um sich zu orientieren, wie viele Schwesterschiffe es gibt und wodurch sie sich ggfs. unterscheiden. Vier Anhänge ergänzen den Hauptteil des Buches und listen die Frachtfähren, ehemalige Passagierschiffe, Schiffe im Bau sowie Schiffe, die seit der letzten Ausgabe verschrottet wurden, auf.

„The Great Passenger Ships of the World“ ist neben seiner Eigenschaft als Nachschlagewerk aber auch bestens geeignet für winterliche Abende auf der Couch. Wegen der ziemlich wahrscheinlichen Nebenwirkung aufkommender Reiselust konsultieren Sie bitte Ihr Reisebüro oder die einschlägigen Buchungsportale im Internet. (Marko Stampehl)

## Rederiaktiebolaget Sally – en 50-årig åländsk redarsaga

(„Rederiaktiebolaget Sally – eine 50-jährige åländische Reederssaga“) von Ann-Gerd Steinby (Flottenliste von Lars-Erik Eriksson) – erschienen in schwedischer Sprache im Dezember 2015 in Mariehamn – 200 Seiten, gebunden, viele Farb- und s/w-Fotos – 46,- EUR zzgl. Versand – ISBN 978-952-93-6519-7 – Erhältlich im örtlichen Buchhandel auf Åland (z.B. [www.bokhandel.ax](http://www.bokhandel.ax)) sowie im Buchladen des Schifffahrtsmuseums in Mariehamn ([www.sjofartsmuseum.ax](http://www.sjofartsmuseum.ax))



Das 50-jährige Jubiläum von Rederi Ab Sally im Jahre 1987 liegt inzwischen schon gute dreißig Jahre zurück. Dass erst jetzt eine Chronik zu diesem Anlass erschienen ist, liegt daran, dass das Unternehmen seine Existenz als eigenständiger Reedereikonzern 1987/88 beendete. Der Kreuz- und Fährschiffahrtsteil ging bekanntlich im EffJohn-Konzern auf. Bis dahin war Sally ein Familienunternehmen geblieben, stark geprägt durch seinen Gründer Algot Johansson und später

dessen Sohn Sven-Erik Johansson. Das reich bestückte Archiv des Unternehmens konnte, da es über die Jahre und Jahrzehnte in Familienhand blieb, die Zeiten überdauern. Das nun vorliegende Buch von Ann-Gerd Steinby und Lars-Erik Eriksson geht auf eine Initiative aus den frühen 2000er Jahren zurück, an der auch der 2011 verstorbene Sven-Erik Johansson maßgeblich beteiligt war. Herausgegeben wurde es nun von einer Arbeitsgruppe bestehend aus Olof Bergroth, Bertil Hansen, Veronika Häggblom (Enkelin des Gründers Algot Johansson) und Håkan Lindberg.

Bekannt vor allem als eine der drei Reedereien im Viking Line-Verband, spielte Rederi Ab Sally darüber hinaus eine bedeutende Rolle im Kreuzfahrtmarkt der 1980er Jahre (als man die Reederei Commodore Cruise Line erwarb) sowie in der finnischen Tankschiffahrt. Von 1982 bis 1987 war Rederi Sally darüber hinaus Eigner der hauptsächlich zwischen Vaasa und Umeå tätigen Fähreederei „vasabåtarna – vaasanlaivat“, die 1987 mit Rederi Sally ein Teil des EffJohn-Konzerns wurde und in der Folge in Silja Line aufging.

Ann-Gerd Steinby gelingt es mit einem interessanten Erzählstil und den vielen für die Entwicklung des Unternehmens wichtigen Stationen, mit Fokus auf das Wesentliche, die überaus interessante Geschichte des åländischen Unternehmens nachzuvollziehen. Eine Reedereichronik, die den Leser fesselt und zum Teil bisher weniger bekannte Details näherbringt, auch allgemeinere Informationen zum Wirtschaftszweig der Schifffahrt auf Åland in den Jahren 1937 bis 1987. Die Flottenliste am Ende ist sicher eine willkommene Ergänzung, da im Textteil des Buches Personen und Ereignisse mehr im Mittelpunkt stehen als die Schiffe des Unternehmens. Da jedoch jedes Schiff nur mit einem Foto dargestellt wird und die Lebenslaufdaten nur mit Jahreszahlen statt exakter Datumsangaben, lässt diese, wie leider so oft bei solchen Chroniken, den Wunsch nach einer ausführlichen Flottenliste sowohl auf Seiten der Daten als auch der Bebilderung, offen. Das tut einer Kaufempfehlung für dieses Buch keinen Abbruch, füllt es doch eine bisher klaffende Lücke bei den Chroniken bedeutender Akteure in der åländischen und finnischen Fährschiffahrt. (Marko Stampehl)

# FERRIES Kurswechsel

sk@faehrverein.info / mst@faehrverein.info

Name	Neuer Name	von	an	Bemerkungen/Route
<b>Fähren</b>				
EL. VENIZELOS	C	Africa Morocco Link	ANEK Lines	Charterende, aufgelegt in Perama
EUROPEAN VOYAGER	V MOBY NIKI	Almada Shipping	Moby Lines	ex EUROPAFÄRJAN III (1974)
EXPRESS SANTORINI	V AL SALMY 4	Hellenic Seaways	Salem Al Makrani Cargo	ex CHARTRES (1974)
HARILAUD	C	Saaremaa Laevakompanii	Port of Tallinn	Saaremaa/Hiiumaa-Verkehre
HIIUMAA	C	Saaremaa Laevakompanii	Port of Tallinn	Saaremaa/Hiiumaa-Verkehre
KRITI II	C	ANEK	TTT Lines	
LUCKY STAR	B			Abbruch in Aliaga   ex GEDSER (1976)
NURA NOVA	V	Iscomar	Formentera Cargo	Versteigerung   ex EMSLAND (1977)
PRINCESS MARIA	V MOBY DADA	St. Peter Line	Moby Lines	ex FINLANDIA (1981) - Nizza-Bastia
SPL PRINCESS ANASTASIA	V	St. Peter Line	Moby Lines	ex OLYMPIA (1986)
SPL PRINCESS ANASTASIA	C	Moby Lines	St. Peter Line	weiter Einsatz für St. Peter Line
ST OLA	C	Saaremaa Laevakompanii	Port of Tallinn	Saaremaa/Hiiumaa-Verkehre
STENA NORDICA	B	GNV	Stena Line	Charterende / Ostsee-Einsätze
<b>Passagierschiffe</b>				
NEW IMPERIAL STAR	V		Abbrecher in Alang	ex DMITRIY SHOSTAKOVICH
OCEAN GALA	B			Charter n. zust.gek./Aufliieger in Esbjerg
QING	V		Abbrecher in Alang	ex MELODY ex ATLANTIC (1982)
<b>Ro-Ro</b>				
ATLANTIC CONCERT	B	ACL	Abbrecher in Alang	Ankunft Alang am 12.9.
CORSICA LINEA DUI	C CAROLINE RUSS	Ernst Russ	Stena Line	Hoek van Holland - Killingholme
FRIEDRICH RUSS	C	Ernst Russ	UPM	24 Monate 2017-2018
PLATENSE	V MED WAY	Tsakos Shipping, Uruguay	Med Star Shpg., Libanon	ex DANA MINERVA (1979)
TRANSREEL	V WINTERLAND	TransAtlantic	Classic Shipping /ISM	
TRANSREEL	C	Classic Shipping /ISM	SOL	

V = Verkauf | N = Umbenennung | C = Charter | B = siehe Bemerkungen



Die Flensburger Werft FSG hat am 5. November ihren Neubau SEAROAD MERSEY II (25.409/2016) an Searoad Shipping, Davonport, Australien, abgeliefert. Nach der Überführungsreise, die unter anderem durch den NOK führte, traf die SEAROAD MERSEY II am 4. Dezember in Fremantle ein. Sie wird zwischen Melbourne, Davonport und King Island zum Einsatz kommen und ist der weltweit erste RoRo-Frachter, der Naturgas (LNG) als Treibstoff nutzt. Dieses Foto zeigt das Schiff am 16. September vor Odense. Foto: Peter Therkildsen

Die CELESTYAL NEFELI ex GEMINI -16 (19.093/1992/CROWN JEWEL) am 23. Juni vor Mykonos. Das Schiff, dessen Name der griechischen Mythologie entstammt (Nefeli war die Göttin der Gastfreundschaft), ist seit diesem Frühjahr für die neue Marke von Louis Cruises unterwegs. Ihr Schwesterschiff ist die BRAEMAR (24.344/1993/CROWN DYNASTY) von Fred. Olsen Cruise Lines, die von Mai bis Juni 2008 bei Blohm+Voss in Hamburg um 31,2 m verlängert wurde. Foto: Frank Jensen



Bremen, den 19. November 2016

Liebe Mitglieder des Deutschen Fährschiffsfahrtsvereins e.V.!

Hiermit lade ich im Namen des Vorstandes zur Jahreshauptversammlung des Deutschen Fährschiffsfahrtsvereins e.V. ein. Sie findet statt am Samstag, den 14. Januar 2017, während der Überfahrt von Rostock nach Gedser und zurück auf dem Fährschiff BERLIN der Reederei Scandlines, Abfahrt ab Rostock um 11 Uhr.\*

Folgende Tagesordnung wird vorgeschlagen:

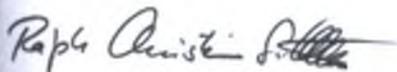
- TOP 1 Begrüßung und Ernennung eines Schriftführers
- TOP 2 Bericht der Vorsitzenden
- TOP 3 Bericht des Schatzmeisters
- TOP 4 Bericht der Kassenprüfer
- TOP 5 Wahl eines Ersatzkassenwartes
- TOP 6 Aussprache zu den Berichten
- TOP 7 Entlastung des Vorstandes
- TOP 8 Vereinsaktivitäten
- TOP 9 Publikationen
- TOP 10 Verschiedenes

Neben der Versammlung werden ein gemeinsames Essen\* und eine Besichtigung des Schiffes, sofern dies der Betriebsablauf zulässt, angeboten.

Wir hoffen auf zahlreiche Teilnahme und bitten aus organisatorischen Gründen bis zum 5. Januar 2017 um eine Voranmeldung, am besten per E-Mail [info@faehrverein.info](mailto:info@faehrverein.info).

Bitte vermerken Sie auch, ob Sie am Essen teilnehmen wollen.

Mit freundlichen Grüßen



Ralph Christian Schöttker  
Deutscher Fährschiffsfahrtsverein  
1. Vorsitzender

\* Kosten für das Tagesticket (Rostock-Gedser-Rostock) sowie das Essen trägt jeder Teilnehmer selbst.

# Interesse an alten FERRIES Ausgaben?

Diese **FERRIES**-Ausgaben sind noch vorrätig und können nachbestellt werden:

Aus den Jahren 1995 bis 1999 sind noch wenige Restexemplare auf Anfrage erhältlich.

- 2-00 HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), CITY OF MILWAUKEE
- 3-00 Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3. Teil), SPROGØ
- 4-00 Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD
- 1-01 KRONPRINS FREDERIK, Fahren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr nach Samsø
- \*3-01 Sommerhighlights 2001, ADMIRAL, NILS HOLGERSSON, Olympiaschiffe
- 4-01 Agapitos (1. Teil), SASSNITZ, Silja Klassiker, TOM SAWYER; Schnellfähren für NEL
- 1-02 Normandy Ferries, Agapitos (2. Teil), MECKLENBURG-VORPOMMERN, Q. MARY 2
- 2-02 FINNMARKEN, SCHWERIN, Fährschiffahrt in Norwegen, ASUKA und NIPPON MARU
- 3-02 Sommerhighlights 2002, RÜGEN, Agapitos Express Ferries (1. Teil), Peace Boat
- 4-02 ROMANTIKA - CINDERELLA, Orkney + Shetland Fahren, Agapitos Express Ferries
- 1-03 DEUTSCHLAND, Townsend Thoresen Frachter, Straits of Mackinac
- 2-03 GATCOMBE, MIDNATSOL / NORDSTJERNEN, Straits of Mackinac, Langeland-Kiel
- 3-03 Sommerhighlights 2003, BANASA, ORIANA + AURORA, 40 Jahre WARNEMÜNDE
- 4-03 Von Fünen nach Alsen, Montenegro Lines, Orkney + Shetland Fahren, DANA GLORIA
- 1-04 AALLOTAR - SVEA REGINA, QUEEN MARY 2, Kanaren-Neubauten, Dover-Calais
- 2-04 SAGA LEJON, WELLAMO-SVEA CORONA-BORE STAR, JEWEL OF THE SEAS
- 3-04 Sommerhighlights 2004, SILVIA REGINA + FINLANDIA, HOMERIC - COSTA EUROPA
- 4-04 Hamburg-Helgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griechenland
- 1-05 COLOR FANTASY, SOUTHSEA, Fahren der Kanal-Inseln, Helsingborg-Travemünde
- 4-05 Portsmouth-Le Havre, AMERICAN STAR, SVEA - WELLAMO, HAMMERODDE - POMERANIA
- 1-06 Von Deutschland nach England, SAGAFJORD-VISTAFJORD, AL SALAM BOCCACCIO 98
- 2-06 FINNHANSA - FINNPARTNER, Fahren der Balearen, SAGA ROSE-SAGA RUBY, DANA ANGLIA
- 3-06 Sommerhighlights 2006, SILJA SERENADE, BOUDICCA - ALBATROS, WILHELMSHAVEN-LEVIATHAN
- 4-06 Fahren in Kanada, Piräus - Ägina, Fahren auf dem Bodensee, LADY OF MANN, GRAND VICTORIA
- 1-07 HERALD OF FREE ENTERPRISE, Costa Crociere, STENA BRITANNICA, Scheldefähre in Sizilien
- 2-07 AIDADIVA, Nomicos Lines, KARL CARSTENS, NORWEGIAN PEARL, Caledonian MacBrayne
- 3-07 Sommerhighlights 2007, Nomicos (2. Teil), VANA TALLINN, Kasinoschiffe in Asien
- 4-07 Caledonian MacBrayne, THE TOPAZ, NATCHAN RERA Im Sturm nach Danzig
- 1-08 NORDIA & SKANDIA, QUEEN VICTORIA, AQUARAMA, An Bord der ANTHI MARINA
- 2-08 Fahren der dänischen Südsee, BOTNIA & FLORIA, Fahren der Bretagne, ULSTER PRINCE+QUEEN
- 3-08 Sommerhighlights 2008, LISCO GLORIA, EURODAM, DELPHIN VOYAGER
- 4-08 FINNJET, OCEAN NOVA, OLYMPIC CHAMPION, CELEBRITY SOLSTICE
- 1-09 Fragline Ferries, CARNIVAL SPLENDOR, COSTA VICTORIA, SKANIA vs. PETER PAN
- 3-09 Sommerhighlights 2009, DELFIN CLIPPER - PRINCE ALBERT II, NILS HOLGERSSON
- 4-09 MEIN SCHIFF, VISION OF THE SEAS, POVL ANKER, PETER PAN (I)
- 1-10 WAPPEN VON HAMBURG, NILS HOLGERSSON (II); NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER
- 2-10 MARTIN I SOLER, PETER PAN (II), Fahren in Istanbul, ARCADIA, PRIDE OF ROTTERDAM
- 3-10 Sommerhighlights 2010, SAGA PEARL II, UTHLANDE, LE BOREAL, NILS HOLGERSSON (III)
- 4-10 LISCO GLORIA, PETER PAN (III), ALLURE OF THE SEAS, OCEANIC, STENA GERMANICA
- 1-11 NORWEGIAN EPIC, NILS HOLGERSSON (IV), SPIRIT OF BRITAIN, OCEANIC (Teil 2)
- 2-11 PETER PAN (IV) & NILS HOLGERSON (V), PRIDE OF BILBAO, COSTA LUMINOSA/DELIZIOSA
- 3-11 Sommerhighlights 2011, PETER (V) & NILS HOLGERSSON (VI), ARTANIA, SEA DREAM I, Die Sydfyens
- 4-11 Drei Dänen bei Moby, Fahren auf dem Bodensee, MARINA, TR-Line, CELEBRITY SILHOUETTE
- 1-12 ISHIKARI; TT-Line Charterschiffe, GEORG BÜCHNER, CLIPPER ODYSSEY
- 2-12 KRISTINA KATARINA, TT-Line Frachtfahren, Fahren der Kanaren, Fahren in Indonesien
- 3-12 Sommerhighlights 2012, GANN, BLUE STAR DELOS/BLUE STAR PATMOS, LANGELAND/LOLLAND
- 4-12 Die Geschichte der TRAVEMÜNDE, EUROPA/SAGA SAPHIRE, STENA HOLLANDICA, SPLENDOR OF THE SEAS
- 1-13 Drei finnische Neuheiten, NILS DACKE, FINNCLIPPER, EMPRESS, HOLGER DANSKE
- 2-13 Mit Color Line nach Oslo, ROTTERDAM, Fahren nach Sardinien, COSTA NEOROMANTICA
- 3-13 Sommerhighlights 2013, VOYAGER, NAJADEN-KÄRNAN-KRONBORG, alte Passagierschiffe
- 4-13 Passagierschiffe von gestern, Holgers ältere Schwestern (2. Teil), OCEAN DREAM, COSTA CONCORDIA
- 1-14 Nachts nach Dänkirchen, ANN ARBOR 5+6 (1. Teil), Semester at Sea, Japanische Ocean Liner (1. Teil)
- 2-14 TRELLEBORG/NILS DACKE, Japanische Ocean Liner (2. Teil), ANN ARBOR NO. 5+6 (2. Teil), PRINCESS SEAWAYS
- 3-14 Sommerhighlights 2014, FUNCHAL, ANN ARBOR NO. 6+7 (3. Teil), Scrubber & Co., Passagierschiffe von gestern
- 4-14 STARWARD/LOUIS AURA, DFV Vereinsfahrt, MSC MAGNIFICA vs. AZORES, BLACK PRINCE/BLACK WATCH
- 1-15 Schlaflos in Syros (1. Teil), Wattfähren, Kreuzfahrtsaison 2015, WIND SURF, Fahren in Japan und Südkorea
- 2-15 LIBURNIJA, HORIZON, ÆRØSUND, Fahren in Kanada, Schlaflos in Syros (Teil 2)
- 3-15 Sommerhighlights 2015, CONDOR LIBERATION, Cunard feiert in Liverpool, SEA SPIRIT, Elb-Link
- 4-15 Fahren nach Kefalonia, BRITANNIA, BC Ferries, MAGELLAN, Brittany Ferries
- 1-16 Reisebericht Hurtigruten (Teil 1), SPIRIT OF VANCOUVER ISLAND, Fahren im Wattenmeer, OCEAN MAJESTY (Teil 1)
- 3-16 Sommerhighlights 2016, Untergang der SKAGERAK, SPITSBERGEN, Reisebericht Køge-Bornholm, Verkauf der ATLANTIS
- 4-16 Elb-Link im Interview, Reisebericht DFV-Fahrt, Fjordfähren-Klassiker, KATTEGAT, WARRIOR SPIRIT, MONARCH

Von den mit \* markierten Ausgaben sind nur noch sehr wenige Exemplare vorhanden. Nicht genannte Ausgaben sind vergriffen.

Die Einzelhefte sind zu folgenden Preisen erhältlich: (zzgl. Versandkosten nach Gewicht)

Jhg. 1995-2002 für 2,00 EUR je Heft | 2003-2008 für 5,00 EUR je Heft | 2009-2012 für 6,00 EUR je Heft | 2013-2016 für 9,00 EUR je Heft

**Bestellungen sowie Abonnementwünsche bitte an**

**FERRIES-Vertrieb • Frank Heine • Schmiedestr. 28 • 24986 Mittelangeln/OT Dammholm**

**Tel/Fax: 04623 18 99 75 • [verlag.ferries@faehrverein.info](mailto:verlag.ferries@faehrverein.info)**



*In unserer neuen Reihe "Vom Helgen bis zum Strand" (siehe Seite 12 in dieser Ausgabe) erreichten uns viele Aufnahmen unserer Leser. Dieses Foto der BERLIN EXPRESS in Fahrt in ihrem Zwischenanstrich von 1997 machte Klaus Bombel.*

*Ganz in weiß... die STENA NORDICA (24.206/2000) am 2. Dezember 2016 am Skandinavienkai in Travemünde. Ende November/Anfang Dezember half sie während der Werftzeit der URD (13.144/1981) auf der Route Travemünde-Liepaja aus, bevor sie ab 6. Dezember die Werftvertretung für die SCOTTISH VIKING (26.904/2009) auf der Route Nynäshamn-Ventspils übernahm. Ab April 2017 verkehrt die STENA NORDICA zusammen mit der URD auf Travemünde-Liepaja. Die STENA FLAVIA (26.904/2008) wechselt dauerhaft auf die Route Nynäshamn-Ventspils. Foto: Dirk Jankowsky*





Norwegens Schiff des Jahres: die VISION OF THE FJORDS (753/2016). Nicht nur das außergewöhnliche Design, sondern auch das fortschrittliche Hybrid-Antriebssystem haben dem Katamaran mit einem Karbonfaser-Rumpf zu dieser Auszeichnung verholfen. Näheres zum Schiff und seinem Einsatzgebiet im Aurlandsfjord und Nærøysfjord auf Seite 15 in dieser Ausgabe. Foto: Uwe Jakob

Die GENTING DREAM (150.695/2016) auf der Emsüberführung am 18. September 2016 bei Weener. Der Schlepper und der Ponton rechts dienen der Verbesserung der Manövrierfähigkeit des rückwärts fahrenden Schiffes, das sich mit einer Geschwindigkeit zwischen einem halben und einem Knoten Richtung Nordsee fortbewegte. Foto: Marko Stampohl

