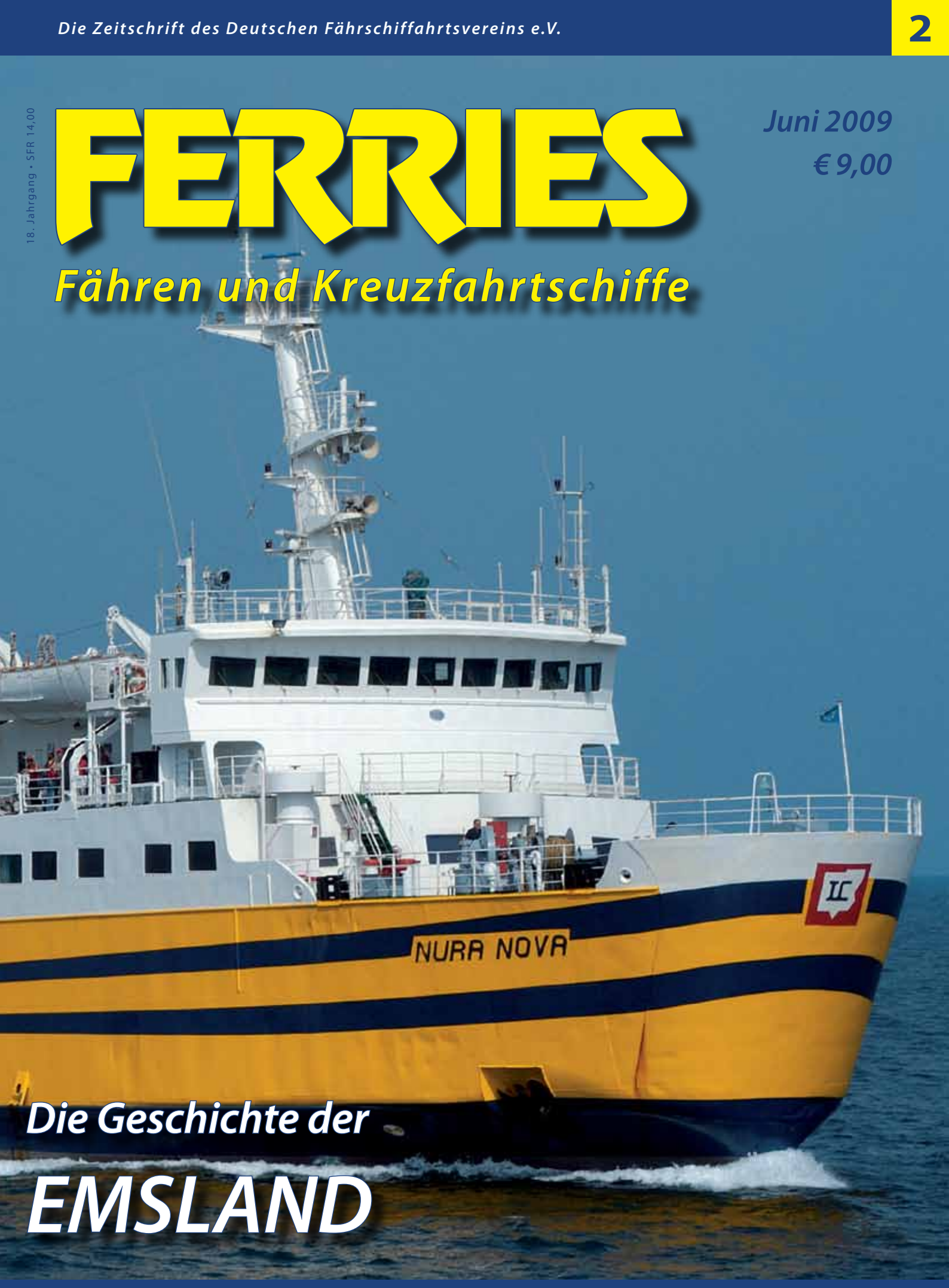
18. Jahrgang • SFR 14,00

FERRIES

Fähren und Kreuzfahrtschiffe

Juni 2009
€ 9,00



Die Geschichte der EMSLAND

PRIDE OF HULL

CROWN ODYSSEY - BALMORAL

Fähren nach Cheju

Die LISCO MAXIMA wurde am 8. April 2009 von Nuovi Cantieri Apunia im italienischen Marina di Carrara abgeliefert. Die Jungfernreise von Klaipeda nach Kiel absolvierte das Schiff am 11. Mai 2009. Foto: Ulrich Streich

Die MANANNAN ex INCAT 050 -09 (5.734 BRZ/Bj. 1998) verlässt am 10. Mai 2009 Portsmouth. Sie war hier zuvor für den Einsatz zwischen Douglas auf der Isle of Man und Liverpool umgebaut worden. Foto: Andrew Cooke

FERRIES
Fähren und Kreuzfahrtschiffe

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.

ISSN 1613-6446

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

FERRIES erscheint viermal jährlich, quartalsweise

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

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

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

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

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

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

Druck & Herstellung
Druckerei Werner Metting
Dünner Kirchweg 26
32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die gesetzliche Mehrwertsteuer.

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

Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

Editorial

Große Veränderungen hat es in den letzten Monaten bei Grimaldi Napoli gegeben. Nach der Übernahme von Finnlines und Minoan Lines ist das in Neapel ansässige Familienunternehmen nun eine der größten Fährschiffsreedereien in Europa.

Seit Anfang des Jahres hat man die Flotten aller beteiligten Gesellschaften erheblich umstrukturiert. Die EUROSTAR BARCELONA ging von Grimaldi Ferries als ZEUS PALACE an Minoan Lines um die Zeit bis zur Ablieferung des Neubaus CRUISE EUROPA zu überbrücken. Das Joint-Venture mit Louis Dreyfus hat die Verbindung zwischen Toulon und Civitavecchia eingestellt. Für Oktober plant GLD Lines die Aufnahme einer neuen Linie mit der SORRENTO zwischen Saint-Nazaire und Gijon. Die FINNHANSA, FINLANDIA, FINNMILL und FINNPULP gingen von den Finnland – Deutschland-Strecken ins Mittelmeer, um bei Grimaldi Ferries eingesetzt zu werden. Die Linien wurden erheblich erweitert und man plant auch in den nächsten Jahren weitere Investitionen in die Fährdienste nach Nordafrika. Die EUROPALINK und NORDLINK wurden bei Nordö Link abgezogen, um zusammen mit den drei Schwesterschiffen FINNLADY, FINNMAID und FINNSTAR den Travemünde – Gdynia – Helsinki-Dienst zu eröffnen. Dieses wiederum ermöglichte es, gecharterte Schiffe aus der Flotte zu nehmen.

Auf den ersten Blick ist es erschreckend, wenn so ein derartiger Moloch entsteht. Die oben geschilderten Veränderungen zeigen aber ganz klar die Möglichkeiten, die sich einer solch großen Gruppe bieten. Der Ladungsrückgang in Finnland, hauptsächlich durch die starke Abwertung der russischen Währung entstanden, wird durch den Zuwachs im Mittelmeer aufgefangen und so kann man die Schiffe vielseitig verwenden.

Man darf gespannt sein, welche Reederei die Grimaldi Brüder ihrem Imperium demnächst einverleiben werden. Kandidaten gibt es wohl gerade in Nordeuropa genug. Wie Sie sehen, bleibt es bei unserem gemeinsamen Hobby auch in wirtschaftlich schlechten Zeiten immer spannend.

Bedanken möchten wir uns bei Ihnen für die vielen positiven Kommentare zu unserem neuen Layout. Wir haben in dieser Ausgabe ein paar kleine Anpassungen vorgenommen, die von Ihnen gewünscht wurden. Wir, das FERRIES-Team, freuen uns über jede Rückmeldung unserer Leser, sei diese positiver oder natürlich auch negativer Art.

FERRIES ist weiterhin ein Magazin, welches ehrenamtlich erstellt wird. Ich möchte hiermit einmal mehr die Gelegenheit nutzen, mich bei all' unseren Mitarbeitern und Fotolieferanten zu bedanken.

Viel Spaß beim Lesen wünscht,

Ihr Frank Lose

DFV

Deutscher Fährschiffahrtsverein e. V. (DFV e.V.)
Die internationale Vereinigung für Fähren, RoRo's und Kreuzfahrtschiffe (gegr. 1994)

Mitgliedsbeitrag 2009:

Inland	33,00 EUR
Ausland	38,00 EUR

Informations- und Aufnahmeformular über:
DFV e. V., Marius Carta,
Schenkendorfstr. 2, 28211 Bremen
marius.carta@dfv-online.info

Inhalt

EMSLAND 4
PRIDE OF HULL 9
Von der CROWN ODYSSEY .....
zur BALMORAL 12
CAT COCOS 20
Fähren nach Cheju 22

Rubriken
FERRIES Aktuell 26
FERRIES Kreuzfahrtnews 30
FERRIES Küstenschifffahrt 34
FERRIES Errata und Ergänzungen 36
FERRIES DFV Intern 37
FERRIES Kurswechsel 38

Das Titelbild *zeigt die NURA NOVA am 28. Juni 2003 einlaufend Denia. Foto: Frank Lose*

Eine Inselreederei wollte weit hinaus:
Die Geschichte der EMSLAND

von Frank Hoogestraat, Frank Lose und Cai Rönnau

Die 1889 in Emden gegründete Aktiengesellschaft „Ems" sah ihre Aufgabe eigentlich im Fährdienst zwischen Emden und der ostfriesischen Insel Borkum, aber neben dem reinen Fährdienst führten die Schiffe der Reederei auch Ausflugsfahrten zu den benachbarten Inseln in Deutschland und den Niederlanden durch. Nachdem ab 1972 das niederländische Eemshaven zunächst lediglich von den reinen Passagierschiffen für Ausflugs- und Einkaufsfahrten angelaufen wurde, fuhren ab 1976 auch die Autofähren ab Eemshaven nach Borkum und konnten damit die Überfahrtszeit gegenüber Emden mehr als halbieren. Doch die AG „Ems" hatte zur selben Zeit mit Eemshaven noch ganz andere Pläne, die die Reederei weit hinaus führen sollten…

Die EMSLAND auf Überführungsreise im Nord-Ostseekanal. Foto: Frank Behling

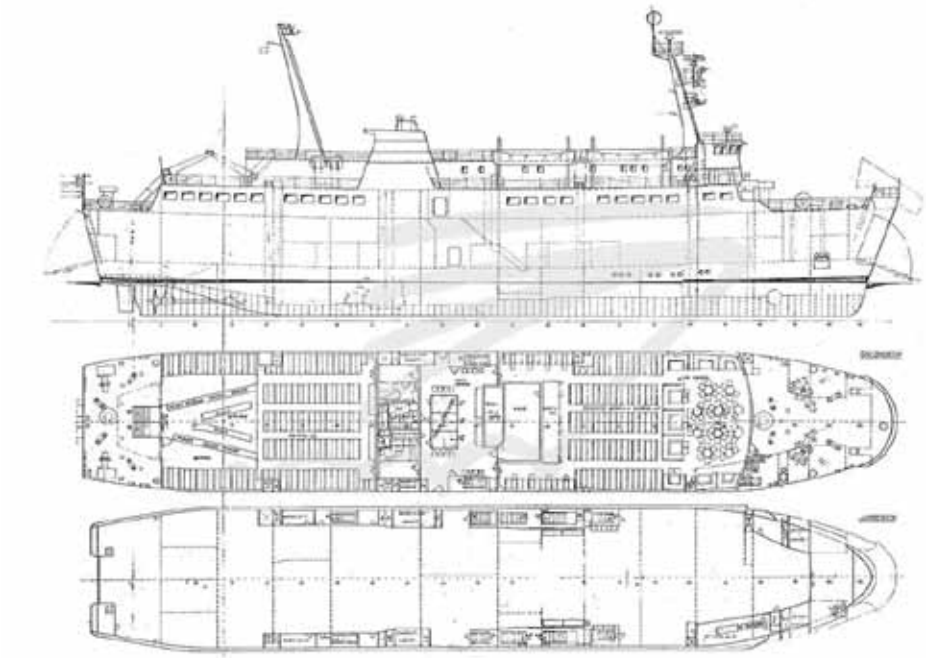
Das Schiff

Mitte der 1970'er Jahre hatte man nämlich in der Führungsetage der AG „Ems" beschlossen, einen neuen Fährdienst zwischen Eemshaven und Esbjerg in Dänemark zu eröffnen. Dieser sollte auf der einen Seite das Sonntagsfahrverbot in Deutschland umgehen und auf der anderen Seite auch ausländischen Speditionen, die eigentlich aufgrund der damaligen Konzessionspolitik vom Verkehr zwischen den Niederlanden und Dänemark ausgeschlossen waren, eine Möglichkeit zur Teilnahme am Warenverkehr zu bieten.

Ein derartiger Fährdienst ließ sich aber mit den vorhandenen Schiffen nicht durchführen und so musste ein neues, gänzlich andersartiges Fährschiff in Auftrag gegeben werden. Wie üblich wollte man dabei eigentlich auf Werften in Emden oder zumindest Norddeutschland zurückgreifen. aber auch aus Japan hatte die Reederei ein Angebot erhalten. Dortige Werften wollten damals auch auf dem Markt in Europa Fuß fassen und versuchten, sich dieses mit konkurrenzlos günstigen Dumpingpreisen zu erkaufen. Während das günstigste Angebot aus Deutschland bei 24 Millionen DM lag, wollte die japanische K.K. Usuki Tekkosho-Werft, auf der Insel Kyushu gelegen, das gewünschte Schiff für lediglich umgerechnet 8 Millionen DM bauen, wobei hier auch noch die Ersatzteilversorgung des Neubaus für die nächsten drei Jahre mit eingeschlossen war. Ein Preis, bei dem die deutschen Werften keinesfalls mithalten konnten und so wurde das Schiff in Japan in Auftrag gegeben. Konzipiert wurde das Schiff im Auftrag der AG Ems bei einem in New York ansässigen Architekturbüro. Wichtig war, dass das Schiff für den Nordseefährdienst absolut hochseetüchtig war, gleichzeitig aber für den Verkehr in der Emsmündung nur über einen geringen Tiefgang verfügen durfte.

Die Kiellegung des Neubaus fand am 7. Februar 1977 statt und bereits am 30. April des gleichen Jahres konnte die neue EMSLAND vom Stapel laufen. Noch während der folgenden Ausrüstungsphase trat ein Problem deutlich zutage: das Schiff war hinten wesentlich schwerer als vorne und hatte somit eine deutliche Schräglage. Weil der Bauwerft zu der Zeit

Die Taufe in Japan und rechts Probefahrt mit der japanischen Flagge im Mast. Foto: Ernst Richter



GA-Plan der EMSLAND. Quelle: ShipPax Information

keine ausreichenden Kapazitäten für außerplanmäßige Arbeiten zur Verfügung standen, wurde die EMSLAND zur Minimierung des Phänomens bei einer anderen Werft einem Umbau unterzogen. Hierbei wurden die im achteren Bereich untergebrachten Hilfsdiesel mit Holzrollen und großem manuellen Einsatz in Richtung Bug verlagert. Um das Schiff zuvor im Dock gerade zu bekommen, mussten zur Ausbalancierung größere Mengen Stahl an Deck gelegt werden. Doch die alleinige Verschiebung der Hilfsdiesel brachte nicht den gewünschten Erfolg. Und so wurde bei dem achtern immer noch zu schweren Schiff schließlich noch der Rohbau des hinteren Salons demontiert und aus Aluminium neu aufgebaut. Aber trotz der geschilderten Umbauarbeiten konnte das Problem letztendlich niemals ganz beseitigt werden.

Die Ablieferung des mit 1.562 BRT vermessenen Schiffes fand am 3. August 1977 an die AG Ems Schiffahrts KG statt. Schon einen Tag später, um 13:45 Uhr, machte sich die 78,52 m lange Fähre auf die Überführungsreise nach Ostfriesland und kam nach zahlreichen Bunkerstopps in Hongkong, Singapur, Colombo, Aden und Augusta auf Sizilien am 8. September 1977 in Emden an. Direkt nach der Ankunft in Emden ging das Schiff zuerst einmal für 18 Tage zu den Nordseewerken. Hier mussten einige Mängel, die sich auf der Überführungsfahrt gezeigt hatten, beseitigt werden. U.a. wurden auch die Bullaugen auf dem unteren Deck entfernt, da sie bei beladenem Schiff unter Wasser liegen würden. Bei diesen Arbeiten war u.a. auch der Konstrukteur aus Japan anwesend. Anschließend konnte dann eine Probefahrt nach Borkum durchgeführt werden, wo die Be- und Entladung über den Bug stattfand. Dabei stellte sich heraus, dass die Bugrampe des Autodecks so kurz war, dass die landseitige Rampe auf die Schiffsrampe gelegt werden musste, wobei dies üblicherweise genau anders herum ist.

und anschließend in Eemshaven zollrechtlich deklariert. Wenig später konnte schließlich der Fährdienst zwischen Eemshaven und Esbjerg aufgenommen wurden. Der Fahrplan sah wie folgt aus: Eemshaven Abfahrt 8:00 Uhr, Ankunft in Esbjerg 17:00, Abfahrt Esbjerg 20:00 und Ankunft am nächsten Morgen in Eemshaven um 5:00. Die EMSLAND hatte des Öfteren große Probleme, diesen relativ engen Fahrplan einzuhalten. Probleme gab es auch mit dem Anleger in Esbjerg: hier legte das Schiff die Bugrampe auf eine in das Wasser führende Straße, was bei Niedrigwasser zu Problemen führte, da durch die teilweise starke Neigung die LKW nicht mehr durch das Bugtor passten.
Bereits ein Jahr später war es mit dem Fährdienst auch schon wieder vorbei. Eine liberalere Gesetzgebung bei den Transportkonzessionen führte dazu, dass die meisten LKW fortan den Weg über Land vorzogen, als sich die beschwerliche Reise durch die offene Nordsee auf einem relativ kleinen Fährschiff anzutun. Die EMSLAND wurde zunächst in Emden aufgelegt

Die EMSLAND mit Aufschrift Ems-Dan-Line während ihres kurzen Einsatzes nach Dänemark in Emden. Foto: Kurt Wengel

Kurzer Einsatz in Dänemark

Für den bevorstehenden Nachtfährdienst wurden im hinteren Salon noch einige Pullmanbetten eingebaut, wobei es für die Passagiere keine eigene Dusche gab und diejenigen der Besatzung mitbenutzt werden mussten und durften. Nun wurden noch die Transitlager in Borkum mit zollfreien Gütern aufgefüllt und wenig später an die aus Carolinensiel stammende Harle Reederei Warrings verchartert. Nahezu das gesamte Fahrzeugdeck wurde zu einem Supermarkt mit drei Kassen umgebaut worden, wobei die eingelagerten Waren auf Paletten und Tische gepackt wurden. Mit überaus guter Auslastung und einem Alleinunterhalter an Bord verkehrte die EMSLAND von August bis Dezember 1978 als „Butterfahrer“ und zu

Während der ISNASA-Charter war die EMSLAND in Singapur registriert. Foto: Dr. Achim Borchert

Einkaufsfahrten von Eemshaven in Richtung See. Nach Verlassen der 12-Meilen Zone begann der zollfreie Einkauf und nachdem alle Passagiere ihre Einkäufe abgeschlossen hatten, ging es wieder zurück. Eemshaven lag insbesondere für Passagiere aus dem Ruhrgebiet wegen der besseren Verkehrsanbindung gegenüber Emden sehr günstig. Die Fahrgäste wurden mit Bussen zu Spottpreise auf die EMSLAND verfrachtet. Da das Schiff ja eigentlich nicht für diesen Einsatzzweck gebaut worden war, waren die Treppenhäuser zum Autodeck bzw. Supermarkt sehr steil und eng. Auch gab es keinen Fahrstuhl und besonders die oftmals älteren Passagiere hatten damit ihre Probleme.

Verschiedene Chartereinsätze

Nach einer weiteren Aufliegezeit gelang es der AG „Ems“ im Mai 1979, die EMSLAND an die spanische Reederei ISNASA (Islena de Navegacion) zu verchartern. Das Schiff erhielt die ISNASA-Schornsteinmarke, wurde in Singapur registriert und erreichte am 8. Juni 1979 Cadiz, wo es für den Fährdienst ausgerüstet wurde. Anschließend ging es in den Fährdienst zwischen Algeciras und der spanischen Enklave Ceuta in Marokko über die Straße von Gibraltar . Bis auf den Maschinisten kam die gesamte Besatzung während dieser Charter aus Spanien, nach deren Ende das Fährschiff von der AG Ems nach Emden zurückgebracht und dort am 27. November 1979 aufgelegt wurde. Hier verblieb die EMSLAND für die nächsten Jahre. Erst 1984 kam die seit dem Jahr zuvor in Emden für RRF Ro-Ro Ferry GmbH registrierte Autofähre wieder in Form einer Charter zum Einsatz.
Der Charterer war diesmal die französische Reederei Emeraude Ferries, die dringend Ersatz für ihr am 7. April 1984 auf Grund gelaufenes Fährschiff SOLIDOR ex LANGELAND -77 (970 BRT/Bj. 1965) benötigte. Und so wurde die EMSLAND in die Bretagne verlegt und verkehrte ab dem 7. Mai 1984 für vier Wochen mit deutscher Besatzung zwischen St. Malo und der britischen Kanalinsel Jersey. Nach Ende der Charter wurde die EMSLAND für AG „Ems“ in Emden registriert und erneut zwischen Emden und Borkum eingesetzt. Dazu musste zuvor am Anleger in Borkum ein neuer Dalben gesetzt werden und auch die Fußgängerbrücke in Borkum konnte aufgrund der Abmessungen des Schiffes nicht zum Einsatz kommen.
Vom 10. Juni bis 20. August 1985 wurde das Schiff dann an die schwedische Rederi AB Ölandsborg verchartert. Diese setzten die EMSLAND zwischen Borgholm auf dem schwedischen Festland und Rønne auf Bornholm ein. Einmal wöchentlich wurde von Rønne aus auch Travemünde angelaufen. Nach Charterende verholte die EMSLAND wieder nach Emden, wo sie erneut aufgelegt wurde und für AG „Ems“ nicht mehr zum Einsatz kam.

Verkauf nach Norwegen

Die norwegische Reederei Scandi Line wollte einen von einer anderen Reederei im Sommer 1984 kurzfristig betriebenen Verkehr zwischen Sandefjord und Strömstad, über den südlichen Oslofjord wieder aufnehmen. Zuvor musste man allerdings ein geeignetes Schiff finden,

Die EMSLAND vor Travemünde während der Rederi AB Ölandsborg-Charter. Foto: Dieter Streich

Als BOHUS fuhr das Schiff über den Oslofjord. Foto Bernd Crause

wobei der in Emden ansässige, norwegisch sprechende Konsul Maximilian Graf von Spee, der damals für die AG „Ems“ arbeitete, entscheidend vermitteln konnte (er war seinerzeit auch maßgeblich am Bau der EMSLAND beteiligt). Die EMSLAND – von der AG „Ems“ ohnehin nicht mehr benötigt – wies die ideale Größe auf und konnte so im Januar 1986 für rund 25 Millionen Kronen an die 1985 gegründete Reederei Scandi Line verkauft werden. Die EMSLAND wurde in BOHUS umbenannt, in Sandefjord registriert und konnte ihre erste Reise über den Oslofjord nach Schweden am 17. März 1986 durchführen. Die BOHUS absolvierte in der Regel zwei Rundreisen pro Tag. Diese begannen um 7:30 Uhr und 14:45 Uhr in Sandefjord und gingen um jeweils 10:30 Uhr und 17:45 Uhr von Strömstad zurück nach Norwegen. Die Dauer der Überfahrt betrug in der Regel 2 ½ Stunden. Am 28. September 1986 wurde der Fährdienst für den Winter vorerst eingestellt. Erst im März 1987 kam die BOHUS wieder zum Einsatz, war aber schnell für den Fährdienst zu klein und wurde bereits im Mai 1988 durch die wesentlich größere BOHUS II ex KYSTVEIEN -88 ex STUBBENKAMMER -83 (6.664 BRT/Bj. 1971) ersetzt.
Nach einer kurzen Aufliegezeit konnte die alte BOHUS an die norwegische Reederei Saltens D/S verchartert, die das Schiff zwischen Ystad und Rønne einsetzen wollten. Ein Fährdienst, der zumindest zu dem Zeitpunkt noch nicht realisiert wurde. Ein weiterer Charterer fand sich im Frühjahr 1989 in Form der britischen Reederei Weymouth Marine Services, für die das Schiff unter dem Namen ST. JULIEN ab 5. Mai 1989 zwischen Weymouth, Alderney und Guernsey verkehrte. Ob die kleine ST. JULIEN für den im Winter recht stürmischen, westlichen Ärmelkanal geeignet war, ist nicht bekannt. Zumindest waren die Reisen im Ärmelkanal schon am 19. Oktober 1989 beendet, da es

Ebenfalls kurz war der Einsatz der ST JULIEN im Ärmelkanal. Foto: Rickard Sahlsten

Die ÖSTERSJÖN auslaufend Ystad. Foto: Frank Heine

Als JON passierte das Schiff Anfang 1992 den Nord-Ostseekanal mit Kurs Italien. Foto: Gerhard Fiebiger

Als ELBA NOVA verkehrte das Schiff zwischen Piombino und der Insel Elba. Foto: Frank Heine

Probleme mit den Charterzahlungen gab, woraufhin Scandi Line das Schiff in die Ostsee zurückholte. Die Reise ging von Weymouth über Ystad, Rønne und Nynäshamn nach Stockholm, wo das Schiff am 20. November 1989 ankam.
Bereits im Oktober war die BOHUS an Bornholm Express AB verkauft und im schwedischen Dalarö registriert worden. Aus der ehemaligen EMSLAND wurde nun die ÖSTERSJÖN (schwed. Ostsee), die nach umfassenden Renovierungsarbeiten ab 1. Mai 1990 von Ystad auf dem schwedischen Festland nach Rønne auf der dänischen Insel Bornholm eingesetzt wurde. Aber auch dieser Fährdienst währte nur zwei Jahre.

Technische Daten und Lebenslauf

ms EMSLAND
AG "Ems", Emden
1977 - K.K. Usuki Tekkosho, Usuki; Baunr. 975
1.561 BRT / 449 tdw / 78,52 m Länge ü.a. / 13,61 (13,62) m Breite / 3,35 m Tiefgang / Zwei 6-Zyl.-Diesel; Niigata / 4.000 PSe / 2 Schrauben / 15,50 (16,00) Kn / 20 Passagiere in Kabinen, 780 Deckspass. / 75 PKW, 91 Spurmeter /
30.4.1977 Stapellauf / 3.8.1977 Ablieferung / 9.1977 Jungfernreise im Eemshaven - Esbjerg-Dienst / 1978 an Olt, Hambich & Goth GmbH, Singapore / 8.8.1978 bis Dezember 1978 Einkaufsfahrten von Eemshaven in Harle Reederei Warrings-Charter / 6.1979 bis November 1979 Algeciras - Ceuta-Dienst in Islena de Navegacion S.A. (ISNASA)-Charter, Heimathafen Singapur / 1981 an Hambich & Goth GmbH, Emden / 1983 an RRF Ro-Ro Ferry GmbH & Co. KG, Emden / 4.1984 an AG "Ems", Emden / 7.4.1985 St. Malo - Jersey-Dienst in Emeraude Lines-Charter / 1984 Fährdienst Emden - Borkum / 10.6.1985 bis 20.8.1985 Borgholm - Rønne-Dienst, einmal wöchentlich Rønne - Travemünde-Dienst Rederi AB Ölandsborg-Charter / 1.1986 BOHUS, Scandi Line, Sandefjord / 2.5.1989 Erste Reise im Weymouth - Alderney - Jersey - Guernsey-Dienst in Weymouth Maritime Service-Charter als ST. JULIEN / 10.1989 ÖSTERSJÖN, Bornholm Express A/B, Dalarö / 1.5.1990 Erste Reise im Ystad - Rønne-Dienst / 17.3.1992 JON, Elba Ferries, Panama / 14.4.1992 umbenannt ELBA NOVA, Heimathafen Olbia / 1992 Fährdienst Pimbino - Portoferraio / 1993 Einbau von Hängedecks, 107 PKW, 1.682 BRT / 1995 BRZ 3.134 / 15.10.1994 bis 10.3.1995 St. Malo - Jersey - Guernsey-Dienst in Emeraude Lines-Charter / 1995 In La Spezia aufgelegt / 10.06.1998 NURA NOVA, Compania Iscomar, Palma de Mallorca / 1998 Fährdienst Alcudia (Mallorca) - Ciutadella (Menorca) / 2003 Heimathafen Santa Cruz de Tenerife /

Ins Mittelmeer

Am 17. März 1992 wurde die ÖSTERSJÖN an die italienische Reederei Elba Ferries, eine Tochtergesellschaft von Corsica Ferries, verkauft. Das Schiff wurde für die Überführungsfahrt nach La Spezia in Italien in JON umbenannt. Dort fand am 14. April 1992 dann die Umbenennung in ELBA NOVA statt, woraufhin das Schiff zwischen Piombino auf dem italienischen Festland und Portoferraio auf der Insel Elba zum Einsatz kam. Die Überfahrtszeit nach Elba dauerte jeweils ca. eine Stunde. 1993 wurde die PKW-Kapazität durch den Einbau eines Hängedecks von 75 auf 107 erhöht. Im Jahr darauf kehrte die ELBA NOVA noch einmal nach Nordwesteuropa zurück.

Vom 15. Oktober 1994 bis zum 10. März 1995 wurde die Fähre zum zweiten Mal an Emeraude Lines verchartert und zwischen St. Malo, Jersey und Guernsey eingesetzt. Emeraude Lines hatte sich zu diesem Zeitpunkt von ihrer Schnellfähre EMERAUDE (852 BRZ/Bj. 1994) getrennt und sie nach erheblichen technischen Problemen wieder an die Bauwerft zurückgegeben. Das eigene, konventionelle Fährschiff, die SOLIDOR 2 ex LANGELAND II -89 ex LANGELAND TO -78 (2.158 BRT/Bj. 1977) war zu diesem Zeitpunkt an Rainbow Lines verchartert und verkehrte in der Adria.
Nach Ende der Emeraude Lines-Charter wurde die ELBA NOVA in La Spezia aufgelegt und zum Verkauf ausgeschrieben. Im Juni 1995 konnte die ELBA NOVA dann komplett durch die aus Norwegen angekaufte Schnellfähre ELBA EXPRESS ex MADIKERA -95 ex ANNE-LISE -93 (272 BRZ/Bj. 1987) ersetzt werden. Diese brauchte für die Überfahrt nach Elba statt 75 nur noch 25 Minuten und konnte auch 325 Passagiere und 40 PKW befördern.

Zu den Balearen

Erst nach drei Jahren Aufliegezeit in La Spezia fand sich für die ELBA NOVA ein Käufer. Dieses war die spanische Reederei Compania Iscomar S.A. die das Schiff in NURA NOVA umbenannte. Am 10. Juni 1998 verließ das Schiff Italien um zukünftig zwischen Alcudia, einem beliebten Urlaubsort auf Mallorca, und Ciudadella auf der Nachbarinsel Menorca eingesetzt zu werden. Dort verkehrt das, für die dortigen kleinen Häfen bestens geeignete Schiff noch heute. Bei der Indienststellung führte die NURA NOVA den Heimathafen Palma de Mallorca und wechselt 2003 in das spanische Zweitregister mit Heimathafen Santa Cruz de Tenerife.

In drei verschiedenen Anstrichen wurde die NURA NOVA bisher von Iscomar eingesetzt. Das obere Foto zeigt das Schiff im ersten Anstrich in der Werft in Gibraltar (Foto: Tony Davis). In der Mitte, im Juni 2003, auf einer Sonderreise einlaufend Denia. Das Schiff beförderte hier Fußballsfan von Mallorca zum Festland. Das untere Foto zeigt die NURA NOVA im akutellen Anstrich am 17. Mai 2006 auslaufend Alcudia.
Beide Fotos: Frank Lose

Dieser Artikel entstand unter wesentlicher Mithilfe von Albertus Looden, dem ersten Kapitän der EMSLAND. Bei ihm möchten wir uns herzlich bedanken.

Mit der PRIDE OF HULL nach England

Ein Reisebericht von Sebastian Schritt

Die PRIDE OFHULL am 20. Juni 2006 einlaufend Rotterdam. Foto: Frank Heine

Seit einigen Jahren flüchtet eine kleine Schar Trierer jedes Jahr über Karneval nach England, um dem mehr oder weniger erfreulichen Treiben zu entgehen und sich dort an Kathedralen und der dort gebotenen Musik zu erfreuen. Diesmal hatte unsere kleine Gruppe Liverpool im Visier. Und da bot sich die Route Rotterdam-Hull geradezu an, da die P&O-Fähren den Hafen erst abends um 21.00 Uhr verlassen - genügend Zeit also, um von Trier dorthin zu gelangen, vor allem für Leute, die morgens noch arbeiten müssen. Bis Rotterdam sind es 390 km, und die sind bis zum frühen Abend zu schaffen. Unser Schiff sollte die PRIDE OF HULL sein. Und ich war besonders gespannt, wie sich eine der größten Fähren der Welt wohl präsentieren würde.

Die Fahrt an einem Februar-Freitag verlief gut: von Trier über Lüttich und Antwerpen gab es überhaupt keine Probleme, und auch in den Niederlanden gab es keine Staus. So erreichten wir Europoort gegen 17.30 Uhr. Es war noch hell, und ich konnte noch einige Fotos des im Beneluxhaven liegenden riesigen Fährschiffes machen. Der Check-In (von 17.30 bis 19.30 Uhr) verlief reibungslos, am Schalter erhielten wir gleich unsere Boarding-Card, die Kabinen-Key-Card sowie die Vouchers für das Abendbuffett und das Frühstück. Dann folgte gegen 18.00 Uhr die Einschiffung über die seitliche Rampe ins PKW-Deck auf Deck 7, wo unser VW-Bus quer eingeparkt wurde. Überhaupt schien das Parkprozedere zunächst etwas unorthodox, war aber bei näherem Hinsehen durchaus geplant und logisch.

Dann bezogen wir unsere Kabinen auf Deck 10. Nettes Personal erleichterte uns den Weg in den schier endlos wirkenden, schlicht gehaltenen Kabinengängen, obwohl Deckspläne ebenfalls eine gute Orientierung bieten. Unser Grüppchen hatte eine Vierbett- und eine Zweibett-Außenkabine gebucht. Die Zweibettkabine war relativ geräumig, die Vierbettkabine 10296 eher klein. Und so gab es denn auch erst einmal Stau, weil vier Menschen mit Gepäck kaum Platz hatten, sich gleichzeitig zu bewegen. Aber von anderen Fährschiffen hatte ich so etwas auch schon gehört und es war ja nur für eine kurze Nacht! Die Kabinen selbst sind einfach ausgestattet, im Vergleich etwa zur COLOR FANTASY wirken sie bescheiden. Dafür sind die Toiletten relativ luxuriös - auch nicht unwichtig. Ein erster Schiffsrundgang folgte. Die Decks 3 und 5 sind Frachtdecks von enormen Ausmaßen. Vor allem das untere Deck 3 beeindruckt durch seine Weite und Höhe von 7 Metern - es hat den Charme einer riesigen Maschinenhalle. Auf Deck 7 befinden sich Kabinen für LKW-Fahrer und im vorderen Teil das PKW-Deck. Die öffentlichen Einrichtungen für Passagiere sind auf die Decks 8, 9 und 12 verteilt.

Auf Deck 8 (Red Deck) befinden sich die mittschiffs die Rezeption, an der man sich auch einen Überblick zur aktuellen Besatzung verschaffen kann (ein Brückenbesuch wäre nach schriftlicher Voranmeldung sogar möglich gewesen), nach achtern hin zwei Shops und das Four Seasons Buffet Restaurant, das sich auf die ganze Schiffsbreite ausdehnt und durch das Buffet in zwei Teile geteilt wird. Nach vorne hin befinden sich die Sunset Showlounge mit Bar, das Casino und zum Bug hin weitere Kabinen. Auf Deck 9 (Blue Deck) finden sich mittschiffs das zu den Gängen hin offene Continental Cafe, ein weiterer Shop und die Children's World, nach achtern hin an Backbord die Business Lounge, der gemütliche Quiet Room, die Wine Bar und das à-la-carte-Restaurant Langan's Brasserie, an Steuerbord die ebenfalls ansehnlichen Freight Drivers' Restaurant und Freight Drivers' Lounge. Nach vorne hin befindet sich die Irish Bar, die

Decksplan der PRIDE OF HULL. Quelle: P&O Ferries

Das beindruckende LKW-Deck. Hier können wegen der Deckshöhe von sieben Metern zwei Container übereinander gestapelt werden. Foto: Sebastian Schritt

Das „Four Seasons Buffet Restaurant" auf der PRIDE OF HULL. Foto: Sebastian Schritt

sich zur ein Deck tieferen Showlounge öffnet, die Video Arcade und zwei Kinos sowie weitere Kabinen. Deck 10 (Green Deck) ist dann ein reines Kabinendeck. Auf Deck 11 (Crew Deck) befindet sich achtern das Sundeck mit Bar, und Deck 12 (Skylounge Deck) beherbergt die Sky Lounge, von der man bei Helligkeit vermutlich einen traumhaften Blick geniessen kann.

So großzügig die Innenbereiche gestaltet sind, so vergleichsweise bescheiden sind die Außenbereiche: nur achtern kann man auf den Decks 9 bis 11 Seeluft schnuppern, wobei der Zugang nicht ohne weiteres zu finden ist. Am besten geht es über das Deck 10; aber die Ausgänge sind auch hier nur zufällig als solche zu identifizieren. Die Längsseiten auf Deck 11 sind für Passagiere gesperrt. Also kein Vergleich zu Ostseefähren, z.B. der NILS HOLGERSSON, wo man auf vier Decks immer wieder draußen stehen kann.

Nach diesem Rundgang trafen wir uns zum Abendessen im Four Season's Buffet Restaurant. Von einem freundlichen Steward wurden wir zu unserem Tisch geleitet; die Getränkewünsche wurden ebenso freundlich entgegengenommen. Allerdings ging es dort wesentlich lautstarker zu als in einem Restaurant einer Skandinavienfähre. Vor allem Familien mit Kindern trugen dazu bei, daß es nicht langweilig wurde. Das Angebot an Speisen war reichhaltig, aber nicht zu vergleichen mit dem (konkurrenzlos guten) an Bord eines skandinavischen Fährschiffes. An Vorspeisen gab es vor allem Lachs in verschieden Variationen sowie Hering, verschiedene Salate (der Nudelsalat war sehr gut); Fleisch und Fisch waren etwas trocken, das Lamm hingegen sehr gut - ebenso der englische Schokoladenkuchen. Die Getränkepreise hielten sich in Grenzen, ein Pint Bier kostete £ 3,10 - aufgrund des stark gefallenen Pfund-Kurses auch nicht viel mehr als bei uns daheim.

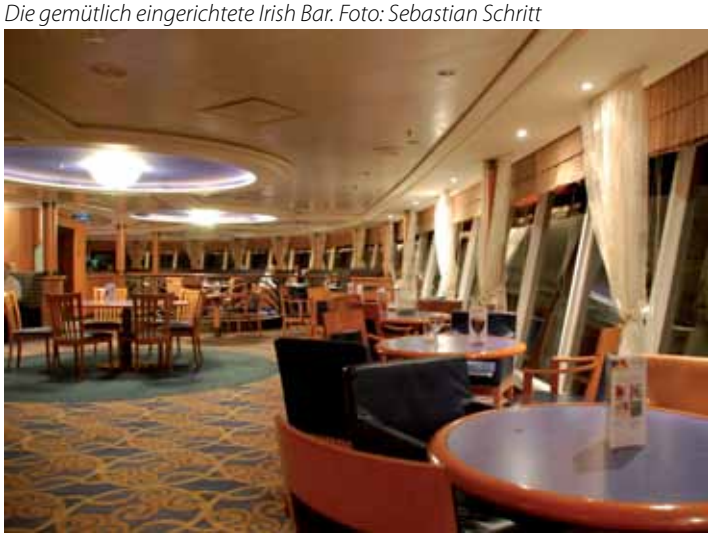
Um 21.00 Uhr legten wir pünktlich ab. Es folgte das Wendemanöver auf dem Teller im engen Hafenbecken, und eine gute Dreiviertelstunde später hatten wir das offene Meer erreicht. Der Schein der Lichter des Rotterdamer Hafens war noch gute zwei Stunden zu sehen, und die See war ruhig. Genauso ruhig lief auch das Schiff. Nach einigen Fotos an Deck trafen wir uns dann in der Skylounge, wo man wirklich gepflegt bei Livemusik ein Bier oder andere Getränke zu sich nehmen kann - mit interessanten Szenerien: hochsommerlich bekleidete (sprich: halbnackte) Engländerinnen im Winter, die so auch außen an Deck erschienen, während der gemeine Mitteleuropäer eingepackt in Winterjacke, Schal und Mütze dem Fahrtwind trotzte!
Die Überfahrt verlieft unspektakulär. Allerdings schloß bereits um 0.30 Uhr auch die letzte Möglichkeit, etwas Trinkbares zu beschaffen. Dann blieb einem nichts anderes mehr übrig, als noch einmal Seeluft zu schnuppern oder ins Bett zu gehen - es sei denn, man hatte sich vorher eingedeckt. Nach gut durchschlafener Nacht stand ich dann um 6.00 Uhr wieder auf. Gleichzeitig wurden wir über die Bordlautsprecher freundlich geweckt. Bald darauf war ich draußen an Deck und der Tag brach gerade an - es sollte ein sehr schöner Tag werden. Wir fuhren bereits in den gewaltigen Mündungstrichter des River Humber hinein. Bevor es draußen spannend wurde, haben wir unser Frühstück im Four Season's eingenommen: daran war nun wirklich nichts auszusetzen. Englisches Frühstück par excellence! Da brauchte man auch mittags noch nicht zu essen - es reichte bis zum Abend (zumindest bei mir).

Bald kamen auf der Landseite an Backbord die Häfen von Grimsby, Immingham mit seinen Tankern und Killingholme in Sicht. Im dortigen Humber Sea Terminal lagen an diesem Morgen STENA TRADER, PAULINE und MAERSK VLAARDINGEN fast einträchtig nebeneinader. Es dauerte dann noch eine ganze Weile, bis auch unser Ziel Hull zu erkennen war. Ganz gemächlich näherte sich unser Schiff dem Anleger, und da es nur von achtern beladen werden kann, erfolgte auch hier ein Wendemanöver Und hinter uns kam dann auch die PRIDE

Die Theke in der Irish Bar. Foto: Sebastian Schritt

Die Rezeption Foto: Sebastian Schritt

Die gemütlich eingerichtete Irish Bar. Foto: Sebastian Schritt



In der Skylounge wird man mit Livemusik unterhalten. Foto: Sebastian Schritt

oben: Die recht kleinen Freidecks reichen aber für die Nachtüberfahrt völlig aus. rechts: Größenvergleich: die „Superfähre" der achtziger Jahre, PRIDE OF BRUGES (31.598 BRZ/Bj. 1987) wirkt vom Freideck der PRIDE OF HULL sehr klein. Das Schiff läuft hier rückwärts in die Schleuse von Hull ein. Foto: Sebastian Schritt

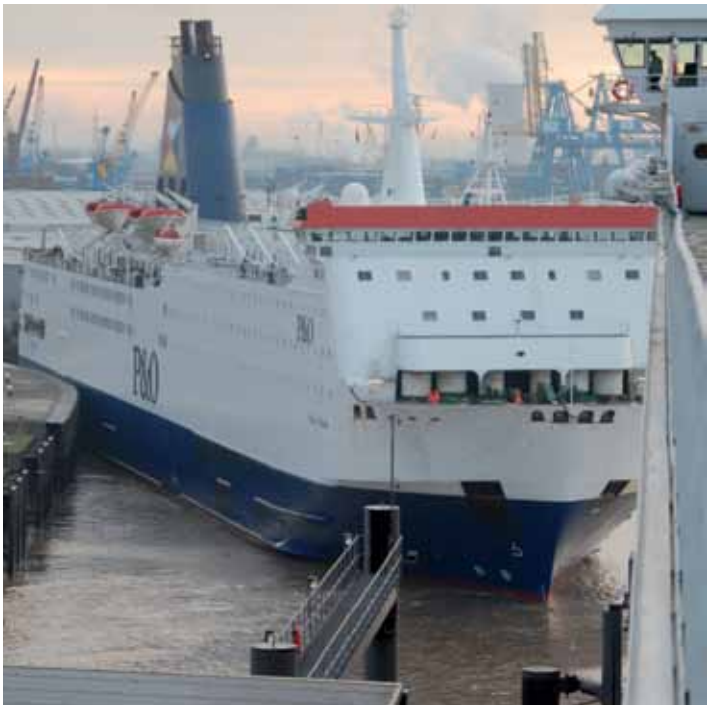
Technische Daten ms PRIDE OF HULL

Bauwerft	Fincantieri-Cantieri Nav. Italiani S.p.A., Porto Maghera, Venedig
Baujahr	2000
Baunummer	6066
Vermessung	59.925 BRZ / 26.868 NRZ
Tragfähigkeit	8.800 tdw
Länge ü.A.	215,44 m
Länge zwischen Loten	203,70 m
Breite ü.A.	31,88 m
Breite zwischen Spanten	31,50 m
Tiefgang	6,30 m
Hauptmaschinen	vier 9-Zylinder Wärtsilä NSD 9L46C
Leistung	zus. 37.800 kW
Geschwindigkeit	22 kn
Passagiere	1360 in 546 Kabinen
Besatzung	141
PKW	250 (Deck 7, Höhe 2,70 m)
Lademeter	Main Deck (Deck 3, Höhe 7,00 m): 1483 m Upper Deck (Deck 5, Höhe 4,80 m): 1520 m Lower Deck (Deck 1, Höhe 5,00 m): 352 m zusammen: 3355 m
Flagge	Großbritannien

1.1.1999 Bestellung von P&O North Sea Ferries / 11.4.2001 aufgeschwommen / 16.11.2001 Ablieferung an die Reederei / 30.11.2001 Taufe in Hull durch Mrs. Cherie Blaire / 2.12.2001 Jungfernreise im Hull - Rotterdam-Dienst /

Quelle: ship-technology.com, davon teilweise (geringfügig) abweichend: fakta om fartyg

Quelle P&O: Barry Mitchel: North Sea Ferries. Across three Decades - Gedurende drie Decennia. Kilgetty (Ferry Publications) 1995.

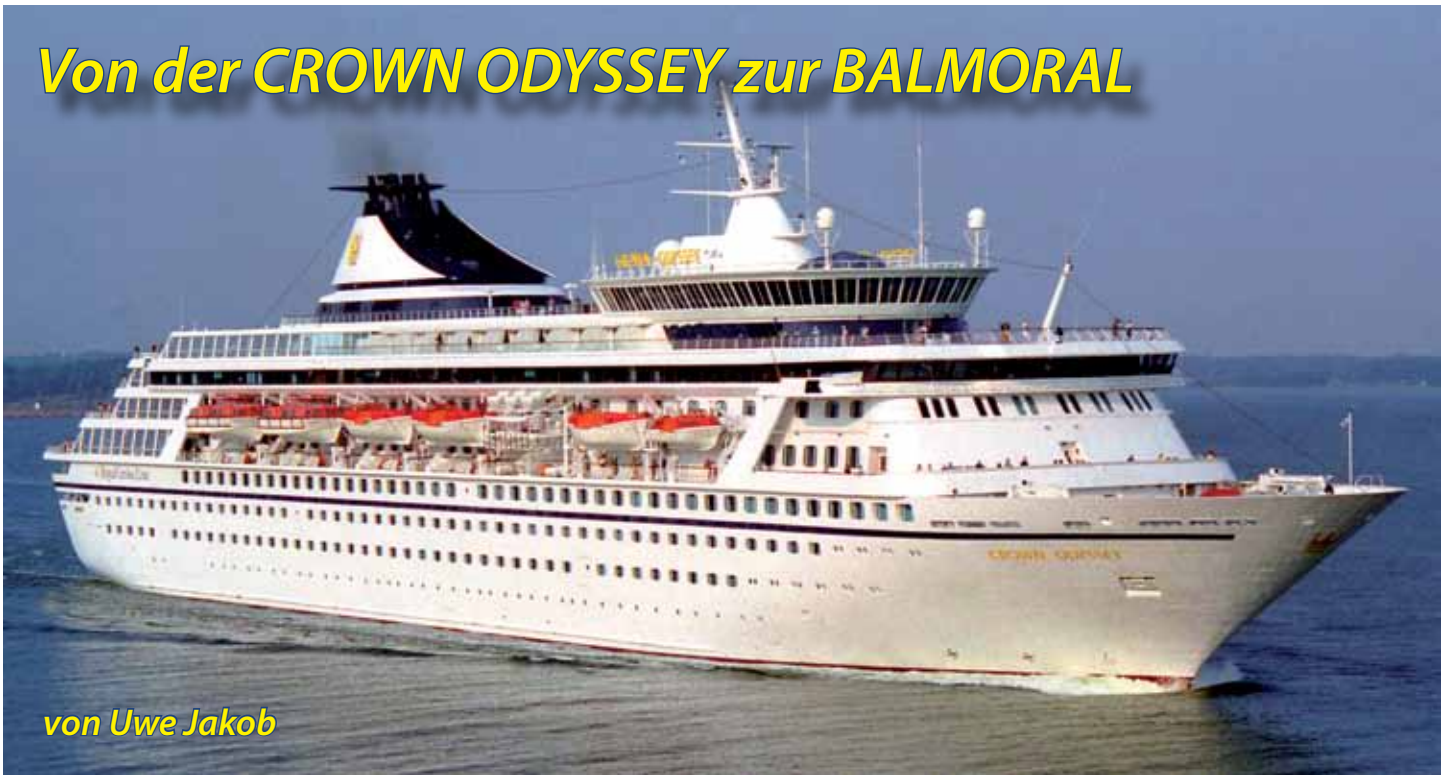


OF BRUGES in Sicht, die aus Zeebrugge kam. Während wir anlegten, drehte sie, um rückwärts in die Schleuse zu fahren. Dieses Manöver konnte man wunderbar von Deck aus verfolgen. Nach 12 Stunden Fahrt für die 365 km lange Strecke machte die PRIDE OF HULL um 8.00 Uhr englischer Zeit am Außenanleger im Humber fest. Aufgrund eines technischen Defektes - vermutlich an der PKW-Rampe - konnten wir das Schiff dann erst um 9.00 Uhr verlassen und die erste Seereise des neuen Jahres war vorüber.

Fazit: ein riesiges Fährschiff, für englische Verhältnisse von beachtlichem Standart, mit gelungener und ansprechender, gepflegter Inneneinrichtung, relativ gutem Essen und wenig Aufenthaltsmöglichkeiten draußen an Deck. Trotz einiger Kritikpunkte war ich positiv überrascht. Und auch der Preis stimmte: die Überfahrt kostete incl. der hier nicht beschriebenen Rückfahrt Dover-Calais für PKW, sechs Personen, zwei Kabinen, Abendessen und Frühstück 592,38 € - also 98,73 € pro Person - da kann man wirklich nicht meckern.

Und Hull bietet sich übrigensals Ausgangspunkt für Architekturfahrten geradezu an: neben einer kleinen, netten Altstadt steht dort Holy Trinity, die größte Pfarrkirche Englands; nur einige Kilometer weiter Beverley Minster, York Cathedral und Selby Abbey; weiter nördlich dann Ripon Minster, weiter westlich Doncaster Minster und südlich Lincoln Cathedral - allesamt Bauwerke von europäischem Rang - um hier nur die wichtigsten zu nennen!

Von der CROWN ODYSSEY zur BALMORAL



von Uwe Jakob

Die CROWN ODYSSEY am 28. Juli 1994 auslaufend Helsinki. Foto: K. Brzoza

Seit dem 13. Februar 2008 kreuzt die BALMORAL als neues Flaggschiff der Reederei Fred. Olsen Cruise Lines mit zumeist britischen Passagieren auf allen Weltmeeren. Unter seinen früheren Namen CROWN ODYSSEY und NORWEGIAN CROWN war das Schiff bis 1997 in den Sommermonaten regelmäßig in der Ostsee unterwegs und in Travemünde, später in Warnemünde zu Gast, bevor es für 10 Jahre aus unseren Breiten verschwand. Mehrere Umbauten und eine Verlängerung veränderten das Aussehen des Schiffes von innen wie von außen - nicht immer zu seinem Vorteil. Begonnen hatte alles vor mehr als 20 Jahren als Vision eines griechischen Reeders, die zunächst auf dem Reißbrett und dann im brandneuen Baudock der Papenburger Meyer Werft Gestalt annahm:

Die 1971 von Pericles Panagopoulos in Piräus/Griechenland gegründete Kreuzfahrt-Reederei Royal Cruise Line unterschied sich in zwei Punkten von ihren griechischen Mitbewerbern: Sie startete nicht mit angekauften Second-Hand-Schiffen, sondern mit dem 1974 abgelieferten Neubau GOLDEN ODYSSEY, und sie vermarktete ihre Kreuzfahrten so gut wie ausschließlich in den USA. Die Reederei hatte ihre US-Zentrale unter dem Namen Royal Cruise Line (USA) Inc. in San Francisco eröffnet; die meisten Fahrgäste kamen anfangs aus Kalifornien und von der US-Westküste, später auch aus dem Rest der Vereinigten Staaten. Es waren meist gutbetuchte Amerikaner zwischen 50 und 80 Jahren, die die interessanten weltweiten Routen der GOLDEN ODYSSEY - das Schiff hatte dieselbe Passagierkapazität wie ein Boeing 747 Jumbo-Jet - und die Gastfreundschaft der griechischen Besatzung schätzten. Der Erfolg blieb nicht aus, und bereits Ende der 70er Jahre stand die Royal Cruise Line kurz vor der Vergabe eines zweiten Neubauauftrags an die dänische Helsingør Værft A/S, die Bauwerft der GOLDEN ODYSSEY - für den geplanten Neubau war werftseitig die Bau-Nr. 421 vorgesehen, und eigentlich mußte nur noch der Vertrag unterschrieben werden. Doch wegen der damaligen Flaute auf dem US-Kreuzfahrtmarkt konnte sich die Reederei nicht zur Bestellung entschließen und kaufte stattdessen einige Zeit später das Second-Hand-Schiff DORIC, das zur ROYAL ODYSSEY umgebaut wurde. Nach ein paar Jahren sah die Situation auf dem amerikanischen Markt wieder besser aus, und die Royal Cruise Line fing erneut an, über Neubauten nachzudenken: Die

CROWN ODYSSEY im neuen Baudock der Meyer Werft. Foto Meyer Werft

steigenden Kosten für Besatzung und Treibstoff machten ein Wachstum der Reederei notwendig, um im Wettbewerb mit den bereits bestellten oder geplanten Neubauten der Konkurrenz (zum Beispiel ROYAL PRINCESS, ATLANTIC oder FAIRSKY) bestehen zu können. 1983 begann die Kopenhagener Firma Knud E. Hansen A/S mit dem Design der Schiffslinien für die vorgesehenen zwei 40.000 Tonnen-Schiffe. Ende 1984 wurde schließlich die Papenburger Meyer Werft als bevorzugte Bauwerft ausgewählt, und am 1. August 1985 gab die Royal Cruise Line bekannt, daß man bereits im Frühjahr des Jahres zum Baupreis von 150 Mio. US-$ pro Schiff zwei Neubauten für jeweils 990 Passagiere bei den Schiffbauern aus dem Emsland bestellt hatte, von denen der erste mit der Bau-Nr. 616 den Namen CROWN ODYSSEY bekommen sollte. Beim zweiten Schiff handelte es sich lediglich um eine Option, die letztendlich nicht in einen festen Auftrag umgewandelt wurde. Es dauerte bis zum Januar 1987, bevor die Werft mit dem Bau der CROWN ODYSSEY beginnen konnte, denn das Schiff sollte als erster Neubau im neuen 258 x 39 m großen überdachten Baudock entstehen, das zu der Zeit noch im Bau war. Am 30. April 1987 fand die Kiellegung statt, bei der eine erste 30 m lange Sektion mit einem Gewicht von 560 to im Baudock abgesetzt wurde, und schon ein halbes Jahr später, am 1. November des Jahres, schwamm die CROWN ODYSSEY auf. Gleichzeitig weihte der damalige niedersächsische Verkehrsminister die neue Halle mit 270 m Länge, 101,5 m Breite und 60 m Höhe

ein, die inzwischen über dem Dock und der CROWN ODYSSEY errichtet worden war - das mehr als 100 Mio. DM teure und zum damaligen Zeitpunkt größte überdachte Baudock der Welt war fertiggestellt. Bereits 1990/91 wurde es um 100 m verlängert, um parallel an zwei Neubauten arbeiten zu können. Die technische Probefahrt, auf der vor allem die Maschinenanlage der CROWN ODYSSEY getestet werden sollte, war vom 28. bis zum 31. Dezember 1987 angesetzt, startete am Marinekai in Emden und fand im Seegebiet zwischen Helgoland und Texel statt. Mit dem Innenausbau war noch nicht begonnen worden, und das Schiff sah auch von außen noch höchst unfertig aus: Die Verglasung der Panorama-Lounge fehlte zum größten Teil, und das Schiff führte nur zwei Rettungsboote mit. Am 31. Dezember kehrte die CROWN ODYSSEY rückwärts durch die Papenburger Dockschleuse zur Werft und ins Baudock zurück, um ihre Inneneinrichtung zu erhalten - bei der Größe der heutigen Neubauten aus Papenburg nicht mehr denkbar! Am 16. April 1988 verließ das Schiff dann endgültig die Bauhalle und verholte an den Ausrüstungskai der Meyer Werft. Dort wurde die CROWN ODYSSEY am 14. Mai in Gegenwart von politischer Prominenz aus Deutschland und Griechenland von Irene Panagopoulos Tsangridis, der Tochter des Reeders, getauft. Zu diesem Zeitpunkt stand bereits fest, daß die Werft das Schiff zwei Wochen dem gesetzten Termin abliefern würde, und die Royal Cruise Line hatte eine zusätzliche Reise in den Fahrplan ihres Neubaus einschieben können. Am 31. Mai 1988 übergab die Meyer Werft die CROWN ODYSSEY in Emden an die Reederei, und das Schiff zog die griechische Flagge am Heck auf; es war für die Capital Maritime Inc. in Piräus registriert. Vier Tage später lief die CROWN ODYSSEY unter dem Kommando von Kapitän Gregory Avdelas von Emden nach Tilbury aus, wo am 7. Juni die neu angesetzte Jungfernreise startete, die erste von sieben identischen zweiwöchigen Ostseereisen auf der Route Tilbury - Nord-Ostsee-Kanal - Travemünde - Helsinki - Leningrad - Stockholm - Kopenhagen - Oslo - Amsterdam - Tilbury. Danach überquerte das Schiff den Atlantik, kreuzte im Winter 1988/89 von Los Angeles aus zur mexikanischen Riviera und unternahm Fahrten durch den Panama-Kanal, bevor es im Frühjahr 1989 via südamerikanischer Ostküste wieder nach Europa aufbrach. Auch in den nächsten Jahren folgte der Fahrplan der CROWN ODYSSEY einem ähnlichen Muster, und das Schiff war im Sommer regelmäßig in der Ostsee zu Gast.

Bei einer Vermessung von 34.242 BRZ, 15.401 NRZ und einer Tragfähigkeit von 5.186 tdw war die CROWN ODYSSEY 187,7 m lang, 28,2 m breit und hatte einen Tiefgang von 6,9 m. Maximal 1221 Passagiere fanden in 526 Kabinen zwischen 14 m² und 40 m² Platz an Bord; es gab 16 Suiten, 74 Mini-Suiten, 322 Außen- sowie 114 Innenkabinen - insgesamt 18 Kategorien. Ein gemeinsames Merkmal fast aller Außenkabinen waren die besonders großen Kabinenfenster. Die 443 griechischen Crew-Mitglieder waren in 199 Kabinen untergebracht. Äußerst gelungene, harmonische Schiffslinien machten die CROWN ODYSSEY zweifellos zu einem der schönsten, vielleicht sogar dem schönsten in den 80er Jahren gebauten Kreuzfahrtschiff. Für die Innenausstattung waren zwei griechische Design-Teams verantwortlich: Michael & Agnes Katzourakis, die auch schon die Einrichtung der kleineren und älteren GOLDEN ODYSSEY entworfen hatten, sowie John & Frosso Terzoglou, von denen unter anderem die Besatzungsunterkünfte und die Räume achtern auf dem Lido-Deck stammten. Das Ergebnis glich eher dem Interieur moderner amerikanischer Hotels und gab Anlaß zu mancher Diskussion, ob man es denn nicht mit dem "Art Deco" ein wenig übertrieben hätte - überall glänzende, reflektierende Oberflächen, viel Chrom, Marmor und Glas und vor allem die großzügige Verwendung von Spiegeln und Messing sorgten für mehr als nur eine leichte Anlehnung an den Jugendstil. Und doch paßte alles perfekt zusammen, die Einrichtung bildete eine harmonische Einheit, gab und gibt dem Schiff bis heute einen eigenen, unverwechselbaren Stil. Die Reederei bezeichnete ihr Flaggschiff stolz als "das erste Kreuzfahrtschiff des 21. Jahrhunderts". Und tatsächlich konnte die CROWN ODYSSEY mit mehreren Innovationen aufwarten, zum Beispiel mit der ersten "Vater und Sohn"-Antriebsanlage, die von der Meyer Werft gemeinsam mit Pericles Panagopoulos entwickelt und von der Werft zum Patent angemeldet wurde. Dabei sorgen Hauptmaschinen verschiedener Stärke je nach Bedarf entweder einzeln oder gemeinsam für den Antrieb des Schiffes und den Strombedarf an Bord. Auf der CROWN ODYSSEY bestand die Antriebsanlage aus zwei "Vater"-8-Zylinder-Viertakt-Dieselmotoren des Typs 8M601 von MaK, die jeweils 8000 kW bei 400 UpM leisteten, sowie aus zwei "Sohn"-6-Zylinder-Viertaktdieseln des MaK-Typs 6M35 mit einer Leistung von 2650 kW bei 720 UpM. Über zwei Untersetzungsgetriebe wirkten jeweils ein "Vater" und ein "Sohn" einzeln oder im Verbund auf einen von zwei Verstellpropellern mit einer konstanten Drehzahl von 130 UpM und einem Durchmesser von 5 m. Die Dienstgeschwindigkeit lag bei 20,5 kn, maximal konnten aber bis zu 22,3 kn erreicht werden. Mit dieser Motorenkonstellation ließ sich der Brennstoffverbrauch der CROWN ODYSSEY gegenüber einer konventionellen Antriebsanlage reduzieren, weil für Revierfahrten auf einen der beiden Diesel verzichtet werden konnte.

Die zweite innovative Idee waren die 60 'Bay Window Suites' auf dem Riviera Deck: Hier ermöglichten winklig angeordnete Fenster einen erweiterten Blickwinkel nach vorn und achtern - und sei es auch nur in die Kabine nebenan! Diese Entwicklung wurde aber innerhalb kurzer Zeit durch die Balkonkabinen überholt und konnte sich daher nicht durchsetzen. Ebenfalls richtungsweisend war die 'Top of the Crown Lounge', die Panorama-Lounge mit Platz für 305 Passagiere auf dem obersten Deck der CROWN ODYSSEY. Dieser Raum mit seinen 110 Fenstern für eine Rundumsicht in alle Richtungen wurde nachts zur Discothek und war Vorbild für die Panorama-Salons der von der Meyer Werft entworfenen und in Stralsund gebauten Hurtigruten-Generation der 90er Jahre. Der achtere Teil war mit einem Boden aus weißem Marmor und Rattan-Möbeln eingerichtet und besaß eine separate kleine Bar. Zwischen 'Top of the Crown Lounge' und dem Schornstein lag ein Sonnendeck mit Liegestühlen und einem Joggingparcours, aber - im Gegensatz zu den meisten anderen Kreuzfahrtschiffen - ohne Swimmingpool. Grund dafür waren die 16 Suiten (von der Reederei Apartments genannt) auf dem Penthouse-Deck darunter, die etwa 40 m² groß waren und über einen riesigen eigenen Balkon, Whirlpool sowie Butler-Service verfügten; diese Suiten trugen individuelle Namen wie Taj Mahal, Tahiti oder Bel Air und waren ihren Namen entsprechend dekoriert.

Das Innenschwimmbad der NORWEGIAN CROWN fiel den Umbauten in Singapur zum Opfer. Foto: Uwe Jakob

Stil eines Hurtigruten-Schiffs - die ‚Observatory Lounge' der BALMORAL. Foto: Uwe Jakob

Backbordseite des Fitnesscenters oberhalb der Brücke. Foto: Uwe Jakob

Das neue ‚Spey Restaurant' achtern auf Deck 10. Foto: Uwe Jakob

Achtern auf diesem Deck gab es noch die 'Penthouse Bar', den 'Penthouse Grill' sowie einen kleinen runden Pool mit zwei Jacuzzis und der Stahl-Skulptur "Wings" von Carlo Mo. Der 'Penthouse Grill' servierte Hamburger und Gyros - schließlich war die CROWN ODYSSEY ja ein griechisches Schiff mit amerikanischen Passagieren ... Achtern auf dem Lido-Deck umschloß die 'Lido Lounge' mit insgesamt 208 Plätzen an drei Seiten das klassische Kino 'Coronet Theatre' für 217 Passagiere über zwei Decks, das auch für Vorträge und Gottesdienste genutzt wurde. Während die Backbordseite der 'Lido Lounge' mit Rattanmöbeln eingerichtet war und zum Lesen oder Fernsehen einlud, diente die Steuerbordseite des Raums als Kartenspielzimmer mit nicht weniger als 25 Tischen; dazwischen lag die 'Lido Bar' mit Blick über das Achterschiff der CROWN ODYSSEY. Die meisten öffentlichen Räume lagen auf dem Odyssey-Deck, das vorn mit der 'Odyssey Show Lounge' für 505 Passagiere und einer versenkbaren Bühne begann, die zur Tanzfläche umfunktioniert werden konnte. An der Backbordseite schloß sich nach achtern 'Theo's Bar' an, die ihren Namen vom Barkeeper Theodoros Sourtzis von der GOLDEN ODYSSEY bekommen hatte. Clou an diesem Raum mit seinen 61 Plätzen war der künstliche Pfau aus Glasfasern, der in einem Käfig am Eingang stand und ständig die Farbe wechselte. Es folgten die Boutiquen auf dem oberen Deck des 'Forums', von dem aus eine Freitreppe hinunter in die Eingangshalle führte. Der 'Monte Carlo Court' mit seiner achteckigen Bar im Zentrum und Platz für 201 Passagiere lag direkt vor dem Casino, in dem 6 Spieltische und 87 Spielautomaten standen. Achtern auf dem Odyssey-Deck befand sich die Mehrzwecklounge 'The Yacht Club' mit einer von unten beleuchteten Tanzfläche. Tagsüber diente der Raum mit 280 Plätzen, der mit wunderschönen Schwarzweiß-Fotos von America's Cup-Yachten dekoriert war, als Buffet-Restaurant, abends wurde er zur Entertainment-Lounge. Auf dem offenen Achterdeck am Heck der CROWN ODYSSEY fanden die Passagiere den Swimmingpool sowie zwei Shuffleboard-Felder. Auf dem Marina-Deck lag die kleine Bücherei mit 11 Plätzen, dahinter folgte die Eingangshalle mit dem unteren Deck des 'Forums' und der Bronze-Skulptur "Sfera con Sfera" des Italieners Arnaldo Pomodoro. Ein etwa doppelt so großes Gegenstück dieses "Globus" zierte bis vor kurzem das Atrium der italienischen COSTA CLASSICA, wurde aber aus unerfindlichen Gründen beim letzten Werftaufenthalt gegen ein ziemlich unpassendes und nichtssagendes Glas-Kunstwerk ausgetauscht. In der Eingangshalle der CROWN ODYSSEY lagen auch die Rezeption und der Buchungsschalter für Landausflüge. Die 'Galleria', eine an ein griechisches Museum erinnernde Passage mit Schaukästen, in denen antike Kunstwerke und Gebrauchsgegenstände ausgestellt waren, führte vom 'Forum' nach achtern zum 'Seven Continents Restaurant'. Viele Spiegel und das Fehlen eines Teppichbodens sorgten für einen hohen Geräuschpegel in diesem großen Raum mit seinen 634 Plätzen. Tief unten im Bauch der CROWN ODYSSEY fanden die Fahrgäste schließlich neben dem Fitnessraum, dem Friseur sowie Saunen und Massageräumen auch einen klassischen Innenpool mit zwei Whirlpools und einer Saft-Bar. Die CROWN ODYSSEY besaß 12 Rettungsboote, davon vier Tenderboote, für zusammen 1480 Personen; dazu kamen 26 Rettungsinseln für weitere 650 Personen. Zur technischen Ausstattung gehörten zwei KaMeWa-Bugstrahlruder mit jeweils 800 kW sowie ein Paar Stabilisatoren von Blohm & Voss.

Trotz hervorragender Buchungszahlen - schon Anfang 1989 war die komplette Sommersaison 1989 ausgebucht - sah Pericles Panagopoulos langfristig keine Chance für sein kleines Unternehmen, mit nur zwei Schiffen (die ROYAL ODYSSEY war kurz nach der Indienststellung der CROWN ODYSSEY wieder verkauft worden) im harten Wettbewerb auf dem US-Markt bestehen zu können. Für weitere Neubauten fehlte aber schlicht und einfach das Geld, und so entschloß sich der Reeder schweren Herzens, die Royal Cruise Line zu verkaufen. Ein Interessent war bald gefunden, und am 17. November 1989 übernahm Kloster Cruises Ltd., Eigentümer der Norwegian Cruise Line, für 225 Mio. US-$ die Reederei, die aber vorerst als eigenständige Marke erhalten blieb, und übertrug in den folgenden Jahren einige

Auffällig sind die großen runden Fenster im ‚Avon Restaurant'. Foto: Uwe Jakob

Blick zur Bühne der ‚Neptune Lounge'. Foto: Uwe Jakob

weitere Schiffe in die Reedereiflotte. Anfang 1990 wechselte die CROWN ODYSSEY von der griechischen zur Bahamas-Flagge, und die griechische Besatzung mußte schon bald anderen, billigeren Nationalitäten weichen. Leider bedeutete dieser Wechsel quasi über Nacht den Verlust von großen Teilen der loyalen Royal Cruise Line-Passagiere, die gerade wegen dieses "griechischen Elements" immer wieder Reisen auf den Schiffen der Reederei gebucht hatten und nun feststellen mußten, daß die Atmosphäre an Bord sich plötzlich nicht mehr von der auf anderen Schiffen unterschied und austauschbar geworden war. Nach einigen Jahren "Parallelbetrieb" kündigte Kloster Cruises am 15. Januar 1996 das Ende der Reederei Royal Cruise Line an: Von den vier Schiffen sollten drei, darunter die CROWN ODYSSEY, von der Muttergesellschaft Norwegian Cruise Line (NCL) übernommen werden, das vierte (die kleine QUEEN ODYSSEY ex ROYAL VIKING QUEEN) würde an Seabourn Cruise Lines verkauft. Und so wechselte am 30. März 1996 die CROWN ODYSSEY als NORWEGIAN CROWN zu NCL; sie war damit das erste NCL-Schiff, das einen "Norwegian"-Namen bekam. Wenig später war am 30. Juni 1996 die Reederei Royal Cruise Line endgültig Geschichte geworden. Vor Beginn des Einsatzes für NCL wurde aus der 'Lido Bar' die NCL-typische 'Sports Bar' und aus 'Theo's Bar' die 'Rendezvous Bar', die übrigen öffentlichen Räume behielten ihre Namen. Eigentlich sollte die NORWEGIAN CROWN ab dem 19. Mai 1996 einwöchige Alaska-Kreuzfahrten unternehmen, aber NCL entschloß sich, das Schiff in den Sommermonaten 1996 und 1997 wie in den Jahren davor noch einmal für Reisen im Mittelmeer, in der Ostsee und nach Norwegen einzusetzen. 1998 wurde die NORWEGIAN CROWN dann auf diesen Kreuzfahrten durch die frisch verlängerte, größere NORWEGIAN DREAM ersetzt. In den Wintermonaten standen nun jeweils Reisen in die Karibik ab Port Everglades sowie längere Kreuzfahrten in Südamerika auf dem Programm. Ende November 1997 kam die NORWEGIAN CROWN zur routinemäßigen Überholung extra ohne Passagiere von Lissabon nach Hamburg zu Blohm & Voss, nahm danach in Southampton neue Gäste an Bord und lief zur Wintersaison 1997/98 über den Atlantik nach Port Everglades. Im Sommer 1998 setzte NCL

Heckaufnahme der NORWEGIAN CROWN am 8. Juni 1997 in Warnemünde. Zwei der Ausflugstender werden für ein Bootsmanöver ausgesetzt. Foto: Uwe Jakob

das aus Europa "verdrängte" Schiff dann zum ersten Mal zu den Bermudas ein, ihrem neuen Sommer-Fahrtgebiet für die gesamte verbleibende Zeit unter dem Namen NORWEGIAN CROWN. Nach einigen Neuengland-Reisen im Herbst ging es für die Wintermonate jeweils nach Südamerika. Vom "Berlitz"-Kreuzfahrtführer wurde die NORWEGIAN CROWN weiterhin im Vier-Sterne-Bereich angesiedelt; nach wie vor schnitt die "Hardware" des Schiffes dabei besonders gut ab.

Im April 1999 gab NCL bekannt, daß die NORWEGIAN CROWN im Frühjahr 2000 als CROWN ODYSSEY zur Tochtergesellschaft Orient Lines wechseln würde. Orient Lines, gegründet 1993 vom britischen Unternehmer Gerry Herrod, waren im Juli 1998 mit ihrem einzigen Schiff MARCO POLO von der NCL-Holding übernommen worden. Die NORWEGIAN CROWN mit ihren großen Kabinen erschien bestens geeignet für die meist längeren Seereisen von Orient Lines, die sich durch ungewöhnliche Fahrpläne, im Preis eingeschlossene Vor- und Nachprogramme an Land und ein gutes Preis-/Leistungsverhältnis auszeichneten. Am 13. April 2000, nach dem Ende ihrer Südamerika-Kreuzfahrten, wurde die NORWEGIAN CROWN in San Juan an Orient Lines übergeben und verholte zunächst ohne Passagiere zu einem Werftaufenthalt nach Malta. Unter der Federführung von Michael Katzourakis wurde die 'Penthouse Bar' vergrößert und zum 'Cafe d'Italia' mit Grill und Buffet-Tresen für 160 Passagiere umgebaut - an Stelle der Jacuzzis stand dort nun eine neue achteckige Bar. Dieser Umbaumaßnahme fiel auch die Skulptur von Carlo Mo zum Opfer. Aus der 'Sports Bar' achtern auf dem Lido-Deck wurde der 'Palm Court' für 40 Gäste mit vielen Grünpflanzen und Korbstühlen, nebenan zog die Bibliothek von ihrem ursprünglichen Platz vor der Main Lobby in einen Teil des Kartenspielzimmers um, der mit raumhohen Bücherschränken und zehn braunen Ledersesseln eingerichtet wurde. Dort gab es einfach viel mehr Raum und Tageslicht; sogar ein kleines Internet-Center mit 4 PCs fand dort noch Platz. Der achtere Teil des 'Yacht Clubs' sollte nun an manchen Abenden gegen Zahlung einer Zusatzgebühr zum asiatischen Alternativ-Restaurant umfunktioniert werden; sonst war der Raum jeden Abend als Bistro mit mediterraner Küche geöffnet, wozu die Tanzfläche durch einen größeren Buffet-Bereich ersetzt wurde: Aus der Mehrzwecklounge war ein reines Restaurant mit 252 Plätzen geworden. Viele Räume bekamen neue Namen - so hieß die Main Lounge nun 'Stardust Lounge', und der achtere Teil der 'Top of the Crown Lounge' wurde zum 'Le Club' für 42 Passagiere.

Die zweite Taufe auf den Namen CROWN ODYSSEY fand am 8. Mai 2000 in Istanbul statt. Taufpatin war dieses Mal Lady June Hillary, die mit ihrem Ehemann regelmäßig Reisen mit der MARCO POLO von Orient Lines unternahm. Ihr Ehemann war niemand anderer als der Neuseeländer Sir Edmund Hillary, am 29. Mai 1953 der erste Bezwinger des Mount Everest. Mit dem neuen, dunkelblauen Rumpfanstrich

Viel Platz in der großen Bibliothek der BALMORAL. Foto: Uwe Jakob

‚Internet Room'. Foto: Uwe Jakob

von Orient Lines sah die CROWN ODYSSEY besser aus als jemals zuvor. Ihre neuen Einsatzgebiete waren in den Sommermonaten das Mittelmeer und im Winter der Indische Ozean, Südostasien, Australien und Neuseeland. Für das Winterhalbjahr 2002/2003 stand eine komplette Weltumrundung auf dem Fahrplan, die das Schiff von Barcelona über den Panamakanal, Kalifornien, die Südsee, Australien, Südostasien, Indien und Ostafrika zurück ins Mittelmeer führen sollte. Der Einsatz der CROWN ODYSSEY erinnerte in vielerlei Hinsicht an vergangene Royal Cruise Line-Zeiten: Weltweite Kreuzfahrtrouten, ein älteres, reiseerfahrenes Publikum und ein Fokus auf interessante und ungewöhnliche Anlaufhäfen mit langen Liegezeiten, Vor- und Nachprogrammen an Land waren alles Merkmale, die auch schon die Royal Cruise Line auszeichneten. Doch genau wie damals sollte sich auch hier die Mühe nicht (genügend) auszahlen: Orient Lines wurden durch die Ereignisse des 11. September 2001 besonders stark betroffen, weil fast alle Kreuzfahrten für die amerikanischen Passagiere nur per Flugzeug zu erreichen waren. Die ursprünglich britische Reederei hatte ihre Zentrale Ende 2001 von London zu NCL nach Miami verlegt und sich überwiegend auf den amerikanischen Markt konzentriert. Erst ab April 2003 wurden Orient Lines-Kreuzfahrten auch wieder verstärkt in Europa angeboten, als traditionelle Alternative zum "Freestyle Cruising" von NCL. 2001 hatte die Reederei noch den Transfer der ehemaligen EUROPA von Hapag-Lloyd, die als SUPERSTAR ARIES für die Muttergesellschaft Star Cruises in Asien unterwegs war, und die Umbenennung des Schiffes in OCEAN VOYAGER für den März 2002 angekündigt. Aber dieser Wechsel, der die Orient Lines-Flotte auf drei Einheiten vergrößert hätte, kam nicht zustande - stattdessen wurde 2003 auch die CROWN ODYSSEY wieder abgezogen und sollte im September zu NCL zurückkehren. Doch dort stand inzwischen "Freestyle Cruising" auf dem Programm, und die CROWN ODYSSEY mit ihrem eher klassischen Kreuzfahrt-Konzept war dafür denkbar schlecht geeignet. Daher nutzte NCL die Gelegenheit, die Weltumrundung des Schiffes Anfang 2003 in Südostasien zu unterbrechen und das Schiff bei einer preisgünstigen Werft in Singapur für ihre Erfordernisse umbauen zu lassen, auch

Die NORWEGIAN CROWN im Einsatz für Orient Line. Foto: Bert Pellegrom

wenn es anschließend noch die Sommersaison 2003 im Mittelmeer für Orient Lines unterwegs sein würde. Die letzte Reise unter dem Namen CROWN ODYSSEY war eine 22-tägige Kreuzfahrt ab/bis Singapur nach Indonesien, den Philippinen, Hong Kong, Vietnam und Malaysia und endete am 12. Februar 2003. Anschließend verholte das Schiff zur Reparaturwerft Singapore Technologies Marine zum bis dahin umfassendsten (und umstrittensten) Umbau in seiner Geschichte - einem Umbau, in dessen Verlauf die unverwechselbare und vielgelobte klare Linienführung des Schiffes arg in Mitleidenschaft gezogen wurde: "Stein des Anstoßes" war der neue Spa- und Fitness-Bereich, für den ein neues, 100 to schweres Aufbauteil auf das Peildeck oberhalb der Brücke aufgesetzt wurde. Die Form der voll verglasten Frontpartie entsprach dabei exakt den Linien der Brücke auf dem Deck darunter und sollte wohl auch den Anschein einer "neuen" Brücke erwecken - ein Versuch, der völlig mißlungen ist und unter dem das Schiff bis heute zu leiden hat. Ein weiterer negativer Effekt dieser Maßnahme war, daß der Ausblick aus der Panorama-Lounge nach vorn stark eingeschränkt wurde - im wesentlichen schaut man nun auf das Dach des neuen Aufbaus! Weiter achtern auf Deck 10 entstanden neben dem Schornstein vier weitere Suiten; außerdem vergrößerten neun zusätzliche Innenkabinen auf Deck 9 die Kapazität. Der ursprüngliche Fitness-Bereich mit dem Innenpool tief unten im Rumpf des Schiffes wurde nun nicht mehr benötigt und fiel leider ebenfalls den Umbaumaßnahmen zum Opfer. Wichtigste Voraussetzung des Konzepts "Freestyle Cruising" sind viele verschiedene Möglichkeiten für die Passagiere, an Bord zu essen, und so erhielt die CROWN ODYSSEY gleich drei neue Restaurants: Das 'Le Bistro' mit 70 Plätzen achtern auf dem Lido-Deck an Stelle des 'Palm Courts', das kleinere asiatische 'Chopsticks' (40 Plätze) hinter dem 'Yacht Club' auf Deck 7 sowie das 'Pasta Café' mit ebenfalls 40 Platzen im achteren Teil der Panorama-Lounge, die nun den Namen 'Crown Lounge' trug. Weiterhin wurde das 'Crown Club Casino' vergrößert, die 'Stardust Lounge' renoviert, und an Stelle des 'Coronet Theaters' kamen ein Kinderspielzimmer, eine Videospiel-Arkade und ein spezieller Teenager-Raum mit Tanzfläche und Saft-Bar. Aus dem 'Seven Continents Restaurant' wurde das 'Seven Seas Restaurant'. Außerdem wurden verschiedene Arbeiten an Rumpf, Ruder, Bugstrahlern, Schraubenwellen und Maschinenanlage vorgenommen. Während des Werftaufenthalts wurde die CROWN ODYSSEY am 26. März 2003 zum zweiten Mal in NORWEGIAN CROWN umbenannt. Am 28. April des Jahres kam das Schiff - nun wieder mit weißem Rumpf, aber noch mit Orient Lines-Schornsteinmarke - erneut in Fahrt und verließ Singapur in Richtung Mittelmeer, um dort ihren regulären Sommerfahrplan 2003 wieder aufzunehmen. Die letzte Mittelmeer-Reise des Schiffes in Diensten der Orient Lines endete

Braunes Leder und maritime Kunst im ‚Morning Light Pub'. Foto: Uwe Jakob

Eine Ecke im ‚Palms Cafe', dem Buffet-Restaurant der BALMORAL. Foto: Uwe Jakob

am 1. September 2003, und die NORWEGIAN CROWN verholte leer über den Atlantik nach Baltimore in den USA. Schon zwei Wochen später startete dort am 15. September die erste Kreuzfahrt für NCL nach Neuengland und Kanada, nun mit NCL-Schornsteinmarke und "Freestyle Cruising"-Logo am Rumpf, dort wo früher der Schriftzug "Royal Cruise Line" angebracht war. Für den Winter 2003/2004 standen ebenso wie in den folgenden Jahren 14-tägige Südamerika-Reisen zwischen Valparaiso und Buenos Aires auf dem Fahrplan, während es in den Sommerhalbjahren jeweils von verschiedenen US-amerikanischen Ausgangshäfen (Philadelphia, New York und Baltimore) zu den Bermudas ging. Doch auch wenn beim Umbau in Singapur das Schiff optisch den anderen NCL-Einheiten angepaßt worden war: Das aufgeschweißte Royal Cruise Line-Logo am Schiffsbug hatte man vergessen, und nach einiger Zeit kam 2004 jemand auf die Idee, die weiß übermalte Krone in dunklem NCL-Blau anzustreichen. So war die NORWEGIAN CROWN mehrere Jahre lang von Ende 2004 bis Mitte 2007 mit dem Reederei-Emblem der schon seit etwa 10 Jahren nicht mehr existierenden Royal Cruise Line am Bug unterwegs!

Die Reedereiflotte von NCL wuchs in dieser Zeit durch eine Reihe von Neubauten, von denen jeder einzelne fast dreimal so groß wie die NORWEGIAN CROWN war. Gleichzeitig trennte sich die Reederei nach und nach von ihren kleineren und älteren Einheiten, die entweder zur Muttergesellschaft Star Cruises wechselten oder an andere Reedereien veräußert wurden. So wunderte es auch kaum jemanden, als NCL am 25. Mai 2006 meldete, daß die NORWEGIAN CROWN für 105 Mio. US-$ zum August 2006 verkauft worden war, allerdings noch bis zum 5. November 2007 in Bareboat-Rückcharter für NCL fahren würde. Käufer war die Reederei Fred. Olsen Cruise Lines, ein schon 1848 in Hvitsten / Norwegen gegründetes traditionsreiches Familienunternehmen, das ursprünglich aus der Frachtschiffahrt kam und seit 1987 von Ipswich in England aus Kreuzfahrten für den britischen Markt - 95 % der Passagiere stammen aus Großbritannien - anbietet. Nur wenige Monate nach der Indienststellung der BOUDICCA (siehe "Ferries" 3/2006, S. 25-31) als viertem Kreuzfahrtschiff der Reederei hatte man also erneut "zugeschlagen" und mit dem Ankauf des bisher größten Cruise Liners die Weichen für eine weitere Expansion der Reederei gestellt. Die NORWEGIAN CROWN lief unterdessen am 7. Juni 2006 auf einer einwöchigen Kreuzfahrt ab Philadelphia auf einem Riff vor St. George/ Bermudas auf Grund, als sie bei schlechtem Wetter, doch mit Lotsen an Bord auf dem Weg von St. George zur Hauptstadt Hamilton war. Am selben Abend konnte das Schiff mit kleineren Bodenschäden von drei Schleppern freigeschleppt werden.

Einige Zeit später gaben Fred. Olsen Cruise Lines den Namen BALMORAL für ihre Neuerwerbung bekannt; das erste Schiff dieses Namens in der Reedereiflotte würde also nach der Sommerresidenz des britischen Königshauses im schottischen Aberdeenshire benannt werden. Erste veröffentlichte Details deuteten darauf hin, daß die Reederei sogar plante, die 2003 aufgesetzte Spa-Sektion oberhalb der Brücke wieder zu demontieren und dem Schiff so seine ursprünglichen harmonischen Linien zurückzugeben. Doch mit der Entscheidung zur Verlängerung und zum Erweitern der achteren Aufbauten durch zwei zusätzliche Restaurants mußte dieses Vorhaben aus Stabilitätsgründen wieder aufgegeben werden - inzwischen hatte die englische Reederei nämlich beschlossen, ihr neues Flaggschiff vor Beginn der ersten Reise nicht nur gründlich umbauen, sondern auch um rund 30 m verlängern zu lassen. Zu diesem Zweck war am 5. April 2007 ein 60 Mio. €-Vertrag mit der Hamburger Werft Blohm & Voss Repair GmbH unterzeichnet worden, die nach einer Vielzahl vorheriger Umbauaufträge von Fred. Olsen Cruise Lines so etwas wie die "Hauswerft" der Reederei ist. Blohm & Voss machte diesmal im Wettbewerb mit einem weiteren deutschen und einem ausländischen Anbieter das Rennen, was auch auf die Abmessungen des Trockendocks "Elbe 17" zurückzuführen sein dürfte: Mit 59,20 m Sohlenbreite konnte es Schiff und Verlängerungssektion nebeneinander aufnehmen. Die 30,2 m lange Mittschiffssektion bauten die Hamburger aber nicht selbst, sondern bestellten sie im Juni 2007 als Unterauftrag bei der Bremerhavener SSW Schichau Seebeck Shipyard GmbH. Fertigungsbeginn war Mitte Juli 2007, und schon am 6. Oktober des Jahres lief das Mittelschiff mit einem Stahlgewicht von 1.800 to in Bremerhaven vom Stapel. Als die komplett mit Rohrleitungen und Nasszellen ausgerüstete, schwimmfähige Sektion im Schlepp von BUGSIER 19 am 30. Oktober bei Blohm & Voss ankam, hatte sie noch einmal ordentlich an Gewicht zugelegt und wog rund 3.500 to. Unterdessen hatte die letzte Bermuda-Reise als NORWEGIAN CROWN am 28. Oktober 2007 begonnen; nach ihrem Ende wurde das Schiff am 5. November in New York an die neuen Eigner übergeben. Während des letzten Monats im NCL-Einsatz war schon ein Teil des Fred. Olsen-Hotel- und Restaurantpersonals mit an Bord, um von ihren NCL-Vorgängern zu lernen. Auf der Atlantiküberquerung nach Hamburg begannen bereits rund 100 Werftmitarbeiter mit dem Ausräumen der öffentlichen Räume an Bord. Am 14. November lief das Schiff kurz Dover an, um den ausgebauten Müll an Land zu geben und weitere Werftarbeiter zusteigen zu lassen, die die Trennung der beiden Schiffshälften vorbereiten sollten. Am nächsten Tag traf die NORWEGIAN CROWN in Hamburg ein und wurde schon am 16. November vormittags im Dock "Elbe 17" trockengestellt; die Verlängerungssektion lag dabei neben dem Schiff. Innerhalb von nur fünf Tagen wurde die NORWEGIAN CROWN auseinandergeschnitten - 1.500 m Stahl, 2.000 Kabel und Leitungen sowie 40 verschiedene Rohrsysteme mußten dabei getrennt werden. Am 21. November wurde die 9.000 to schwere Vorschiffssektion um rund 40 m nach vorn gezogen, anschließend wurde am 23. November die Verlängerungssektion mit ihren 186 neuen Passagier- und 53 Besatzungskabinen in die entstandene Lücke geschoben und justiert. Beginnend mit dem Zurückziehen des Vorschiffs wurden ab dem 26. November die drei Teile wieder miteinander verbunden. Parallel zur Verlängerung bekamen 60 bestehende Kabinen einen Balkon, eine Reihe von Doppelkabinen wurden zu Einzelkabinen umgebaut, in anderen wurden die 3. und 4. Oberbetten entfernt, achtern auf Deck 10 entstanden zwei neue Restaurants, und ein Teil der öffentlichen Räume wurde komplett neu gestaltet. Außerdem wechselte die Klassifizierung von Det Norske Veritas zu Bureau Veritas. Insgesamt waren am Umbau etwa 250 Mitarbeiter von Blohm & Voss Repair GmbH sowie Zulieferunternehmen beteiligt.

Main Lobby mit der Skulptur von Arnaldo Pomodoro . Foto: Uwe Jakob

Steuerbordseite des ‚Ballindalloch Restaurants'. Foto: Uwe Jakob

Die BALMORAL auf einer Kreuzfahrt im Nord-Ostseekanal. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Um Weihnachten 2007 herum wurde die NORWEGIAN CROWN in BALMORAL umbenannt und weiterhin unter Bahamas-Flagge, nun für die Balmoral Cruise Ltd. in Nassau registriert. Es war geplant, daß die BALMORAL am 18. Januar 2008 zur Probefahrt auslaufen und vier Tage später in Dover an die Reederei zurückgeliefert werden sollte. Nach einer Reihe von Veranstaltungen für Presse und Reisebüros sollte dort am 30. Januar die Jungfernreise - eine 14-tägige Kreuzfahrt zu den Kanarischen Inseln - beginnen. Leider lief der Werft aber in der Endphase des Umbaus die Zeit etwas davon, unter anderem weil der neue Klassifizierer Bureau Veritas verschiedene Änderungen gefordert hatte - so konnte die BALMORAL erst am 24. Januar Hamburg verlassen und traf am 25. Januar in Dover ein. Die Reederei hatte bereits im Vorfeld alle Veranstaltungen zur Vorstellung ihres neuen Flaggschiffs absagen müssen. Eine Probefahrt am 27. Januar brachte die Gewißheit, daß sowohl auf technischer Seite als auch bei der Innenausstattung noch weitere Arbeiten notwendig waren, und so blieb Fred. Olsen Cruise Lines nichts anderes übrig, als zwei Tage vor ihrem geplanten Beginn die Jungfernreise abzusagen. Um einem Wintersturm an der Pier in Dover zu entgehen, mußte die BALMORAL einige Tage im Englischen Kanal auf und ab fahren und traf am 4. Februar zur Erledigung der Restarbeiten in Southampton ein. Von dort verlegte das Schiff am 12. Februar zurück zum Cruise Terminal Two nach Dover - gerade noch rechtzeitig zum Beginn der zweiten angesetzten Kreuzfahrt am 13. Februar, einer 19-tägigen Transatlantikreise, die somit zur Jungfernfahrt der BALMORAL wurde. Blohm & Voss führte übrigens nach der BALMORAL noch eine weitere Verlängerung ähnlicher Größenordnung für Fred. Olsen Cruise Lines durch: Vom 13. Mai bis zum 2. Juli 2008 wurde die BRAEMAR für ebenfalls 60 Mio. € in Hamburg um 31,2 m verlängert. Auch hier kam die Verlängerungssektion von SSW aus Bremerhaven. Damit wird die Reederei nach dem Ausscheiden der kleinsten Einheit BLACK PRINCE am 16. Oktober dieses Jahres über eine ausschließlich aus vier verlängerten Kreuzfahrtschiffen bestehende Flotte verfügen - etwas Ähnliches gab es zuletzt bei den drei Royal Viking Line-Schiffen in den 80er Jahren, von denen heute zwei unter Fred. Olsen-Flagge laufen! Durch den Umbau vergrößerte sich die Unterbetten-Kapazität des Schiffes um rund 350 auf 1400 Passagiere in 738 Kabinen, davon 76 Einzelkabinen - eine außergewöhnlich hohe Zahl, die aber typisch für die Reederei Fred. Olsen bzw. den britischen Kreuzfahrtmarkt allgemein ist. Mit (nur noch) 123 Zusatzbetten können maximal 1523 Fahrgäste an Bord untergebracht werden. Mehr als 120 Kabinen und Suiten verfügen nun über einen eigenen Balkon - unter anderem wurden alle 60 'Bay Window Suites' auf dem Brückendeck zu Balkonkabinen umgebaut. Insgesamt gibt es nicht weniger als 21 Kabinenkategorien auf der BALMORAL, von der Einzel-Innenkabine mit 12 m² bis zur Premier Suite ab 40 m² aufwärts. Die 'Observatory Lounge' auf dem obersten Deck 11 ähnelt heute mit ihrem neuen blauen Teppichboden mit maritimen Symbolen wie Anker, Ruder oder Sextant mehr denn je einem Panorama-Salon auf einem Hurtigruten-Schiff der neuen Generation. Abends wird der Raum für 167 Gäste zum Night Club, und so befindet sich unter dem vorderen achteckigen Skylight eine Tanzfläche, dahinter eine kleine Bühne und an der Backbordseite achtern eine Bar. Im abgetrennten hinteren Teil der Lounge versorgt die 'Marquee Bar' das Sonnendeck mit dem neuen 'Marquee Pool', der in der Verlängerungssektion als zweiter Außenpool an Bord gekommen ist. Neben Getränken bietet die 'Marquee Bar' zum Lunch auch Sandwiches und Gegrilltes an. Auf jedem Fred. Olsen-Kreuzfahrtschiff befindet sich mindestens eine Bugfigur eines alten Reedereischiffs - die Figur, die auf der BALMORAL den 'Marquee Pool' überblickt, stammt vom 1948 in Oslo gebauten Kühlschiff BALBLOM und wurde bereits mehrmals "recycelt": Sie war zuvor auf dem Achterschiff der BLACK PRINCE am Fahrstuhlschacht neben dem 'Balblom Restaurant' und davor im Treppenhaus der Fähre BRAEMAR angebracht. Ein Deck tiefer auf dem Highland Deck 10 liegt vorn der umstrittene Spa-Bereich mit dem Fitnesscenter, das den größten Teil der raumhoch verglasten Frontwand einnimmt. Der Ausblick von einem der Laufbänder über den Schiffsbug ist atemberaubend - es wurde bereits gefordert, die Panorama-Lounge hierher zu verlegen und die Fitness-Geräte ein Deck höher in der 'Observatory Lounge' aufzustellen! Hinter den 28 Suiten auf diesem Deck liegen die beiden neuen Restaurants 'Spey' (an Backbordseite) und 'Avon' (an Steuerbordseite), in denen zusammen gerade einmal 204 Gäste reichlich Platz vorfinden. Diese dank ihrer vielen Fenster unglaublich hellen Restaurants mit einer grandiosen Aussicht und vielen kleinen Zweier- und Vierertischen gehören zu den schönsten Dining Rooms auf einem Kreuzfahrtschiff, und das Beste - sie sind "normale" Hauptrestaurants und zuzahlungsfrei! Benannt sind sie nach zwei Flüssen, die durch das Gebiet des Ballindalloch Castle in Schottland fließen - das wiederum dem dritten und größten Hauptrestaurant der BALMORAL seinen Namen gab. In allen drei Restaurants sind die Menüs identisch, und es gibt - wie bei Fred. Olsen üblich - zwei Sitzungen zum Dinner. Zwischen 'Spey' und 'Avon' liegt mittschiffs eine Buffet-Station, die von den Gästen beider Restaurants gemeinsam genutzt wird. Der aus Messing bestehende obere Teil der 'Lido Bar', zwei Decks tiefer achtern auf dem Lido Deck 8, erinnert noch an die CROWN ODYSSEY, doch statt im Freien sitzen die 54 Gäste dort nun in einer Art Wintergarten und schauen hinunter auf das Achterschiff. Auch die 'Lido Lounge' davor wurde komplett umgestaltet und ist nun viel größer als vorher, weil der von NCL installierte Kinder- und Teenager-Bereich wieder entfernt wurde. Stattdessen finden hier 196 Passagiere bequeme Sofas und Sessel in den Farben beige und blau, eine Tanzfläche und an Backbordseite das Casino der BALMORAL - in Gestalt eines einsamen Roulettetischs, der irgendwie deplaziert wirkt ... Noch fast im

Originalzustand seit der Indienststellung der CROWN ODYSSEY ist die 'Neptune Show Lounge' vorn auf dem Lounge Deck 7; außer neuen Polstern, Vorhängen und einem neuen Teppichboden hat sich an der Einrichtung wenig geändert. Auch der Pfau aus Fiberglasfasern sitzt nach wie vor in seinem Käfig am Eingang der 'Rendezvous Bar' - vor 20 Jahren ultramodern, wirkt er inzwischen fast rührend altmodisch. Hinter der Einkaufspassage mit mehreren Boutiquen und einem großen Schiffsmodell der BALMORAL beginnt die Verlängerungssektion mit einer Reihe neuer öffentlicher Räume, die durch die 'Braemar Lounge' an Steuerbordseite - eigentlich mehr eine Passage mit Sitzgelegenheiten als ein eigener Raum - miteinander verbunden werden. Da ist zunächst der 'Card Room' mit 16 Spieltischen für jeweils vier Personen, dekoriert mit Gemälden alter Segel- und Dampfschiffe der norwegischen Reederei. Dahinter liegt die - wie auf Fred. Olsen-Schiffen üblich - riesige Bücherei, die im gleichen Stil wie der 'Card Room' eingerichtet ist und in der die Bücherschränke kreisrund in einer Nische angeordnet sind. Blickfänger ist ein großes Modell eines englischen Segelschiffs aus dem späten Mittelalter, das mitten im Raum steht. Neu ist schließlich auch der 'Internet Room' mit 17 Terminals, neben dessen Eingang ein großes Farbfoto der 1949 gebauten kleinen Namensschwester BALMORAL hängt, gestiftet von deren Reederei Waverley Excursions. Dahinter folgt an der Stelle des früheren Casinos der CROWN ODYSSEY und NORWEGIAN CROWN der 'Morning Light Pub' mit Platz für 145 Passagiere, eine Neuheit in der Fred. Olsen-Flotte: Der Raum ist mit vielen Bildern, Schiffsmodellen und anderen Erinnerungsstücken aus der mehr als 150-jährigen Reedereigeschichte dekoriert und nach dem größten Segelschiff der Reederei benannt, das von 1891 bis 1908 zur Flotte der Norweger gehörte. Mit langen braunen Lederbänken und viel dunklem Holz strahlt der Raum eine gemütliche, maritime Atmosphäre aus. Das Buffet-Restaurant 'Palms Café' achtern für 222 Gäste ist gegenüber dem 'Yacht Club' der CROWN ODYSSEY nicht mehr wiederzuerkennen, obwohl noch dieselben Fotos alter America's Cup-Yachten an den Wänden hängen - eine komplett neue Einrichtung in hellem Holz und - wie in der 'Lido Lounge' - den Farben beige und blau sowie eine zentrale Buffet-Station im vorderen Teil geben dem Raum eine völlig veränderte Note. Besonders gelungen ist der lichtdurchflutete hintere Teil, von dem aus man den achteren Pool mit seinen zwei Jacuzzis überblickt. In der Eingangshalle auf dem Main Deck 6 steht nach wie vor Arnaldo Pomodoros Kunstwerk neben der Treppe hinauf zum Lounge Deck; überhaupt hat sich in diesem Bereich recht wenig geändert, sogar die Glastüren tragen noch das eingeätzte Royal Cruise Line-Emblem! Der Durchgang nach achtern zum 'Ballindalloch Restaurant' für 488 Gäste ist durch die neue Mittschiffssektion sehr viel länger geworden, und hier kann man besser als irgendwo anders die Unterschiede zwischen "altem" und "neuem" Schiff erkennen: Der vordere, neu hinzugekommene Teil ist hell angestrichen und mit modernen Kunstwerken dekoriert, während der hintere, originale Teil mit seinen Schaukästen fast unverändert belassen wurde, nur statt antiker Kunst hängen in den Kästen nun Fotos vom Ballindalloch Castle. Das 'Ballindalloch Restaurant' selbst wurde neu eingerichtet und möbliert, aber in der Decke des Raums findet man noch die für die CROWN ODYSSEY so typischen achteckigen Formen. Eine interessante Neuerung ist schließlich noch der 'Arts & Crafts Room' auf dem Marina Deck 3, der zum Beispiel für Malklassen, aber auch für Tischtennis oder Darts genutzt wird. Die Reederei veranstaltet spezielle "Arts Club Cruises", die Reisen und Erholung mit dem Erlernen künstlerischer Fertigkeiten kombinieren. Daneben gibt es Themenreisen zur Schiffahrtsgeschichte, Wein, Gärten, Fotografie, Malerei oder Golf. Im

Darf nicht fehlen - Bronze-Bugfigur eines alten Fred. Olsen-Schiffes Foto: Uwe Jakob

Gegensatz zu vielen anderen Schiffen hat die Verlängerung das Aussehen der BALMORAL nicht verbessert - eher im Gegenteil: Nachteilig wirkt sich neben den einfach nicht mehr "stimmigen" Proportionen auch das Ersetzen des rundumlaufenden schwarzen Bands am Aufbau, von der Brücke an den 'Bay Window'-Kabinenfenstern entlang nach achtern, durch die lange Reihe neuer Balkons aus. Dadurch, daß nun auf einmal der verlängerte Rumpf und der gesamte Aufbau völlig weiß sind und durch die neuen Balkons und zusätzlichen Aufbauten am Heck etwas "zerklüftet" wirken, wird die Größe des Schiffes besonders deutlich - die harmonischen Linien einer CROWN ODYSSEY sind dahin! Das Schiff ähnelt nun ein wenig der ARTEMIS ex ROYAL PRINCESS von P&O. Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß man die Übergänge zwischen dem "alten Schiff" und der Verlängerungssektion recht gut erkennen kann - die Fenster im neuen Rumpfteil haben breitere senkrechte Sprossen, und die Bullaugen sind viel tiefer innen eingesetzt. Auf den oberen Decks mußte man die Reling auch ganz schön "zurechtbiegen", damit alles paßte.
Kurz nachdem die BALMORAL in Fahrt gekommen war, fiel in der Karibik einer der Hilfsdiesel im Maschinenraum aus, der für die Stromversorgung an Bord genutzt wurde. Daraufhin ließ die Reederei einen angemieteten Dieselgenerator von der Größe eines 40-Fuß-Containers auf dem Vorschiff absetzen, bis die Ersatzteile für die Maschine beschafft und eingebaut waren. Nach Angaben der Reederei mußte der Ersatz-Generator zwar kaum zum Einsatz kommen, aber er blieb bis zum Sommer 2008 an Bord. Im Winter 2008/2009 zwang schlechtes Wetter die BALMORAL gleich mehrfach zum Ändern ihrer Fahrpläne: Zunächst mußte der Erstanlauf in Bremerhaven am 18. Dezember 2008 ersatzlos gestrichen werden, weil das Schiff auf seiner Weihnachtsmarkt-Kreuzfahrt wegen schlechten Wetters erst 24 Stunden später als geplant Dover anlaufen und die Passagiere an Bord nehmen konnte. Einen Monat später geriet die BALMORAL am 18. Januar 2009 im Golf von Biscaya in einen Sturm mit bis zu 15 m hohen Wellen; 80 Gäste an Bord wurden verletzt, und zwei Passagiere mit Knochenbrüchen mußten mit Hubschraubern abgeborgen und in ein spanisches Krankenhaus geflogen werden. Die gesamte Route der Reise wurde geändert, um dem Sturm auszuweichen, und so fanden sich die Passagiere statt in Tanger und Lissabon plötzlich in Cherbourg und Antwerpen wieder! Ab dem 14. Februar 2009 unternahm die BALMORAL ihre erste Weltreise, die das Schiff in 104 Tagen von Dover ostwärts via Suezkanal, Indien, Fernost, Alaska und die Karibik zurück nach Europa führte. In ihrem ersten Jahr lief die BALMORAL einschließlich der Weltreise bereits Häfen in 55 Ländern der Erde an. Für Anfang 2010 ist die zweite Weltreise bereits geplant, dieses Mal in entgegengesetzter Richtung und mit Besuchen in Hawaii, Australien und Südafrika - die Liste der angelaufenen Länder dürfte also auch im nächsten Jahr um einige Einträge ergänzt werden. Mit der BALMORAL hat die Reederei Fred. Olsen Cruise Lines ein würdiges Flaggschiff bekommen, das durch die verschiedenen Umbauten zwar nicht an Schönheit gewonnen hat, dafür jetzt aber alle Voraussetzungen für einen langen und erfolgreichen Einsatz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten besitzt und an dem die Reederei sicherlich noch lange Freude haben wird.

Technische Daten und Lebenslauf

ms CROWN ODYSSEY
Royal Cruise Line, Piräus
Jos. L. Meyer, Papenburg; Baunr. 616
34.242 BRZ / 5.186 tdw / 187,71 m Länge ü.a. / 28,21 m Breite / 7,25 m Tiefgang / Zwei 8-Zyl. + zwei 6-Zyl.-Diesel mit Getriebe; MaK / 28.960 kW / 2 Schrauben / 22,50 Kn / 1.209 Passagiere in 526 Kabinen / 443 Bes.
1.11.1987 aufgeschwommen / 31.5.1988 Ablieferung / 7.6.1988 erste Ostseekreuzfahrt ab Tilbury / 1990 Heimathafen Nassau / 1996 an Kloster Cruise, Nassau / 5.1996 NORWEGIAN CROWN, Norwegian Cruise Line, Nassau / 22.4.2000 CROWN ODYSSEY, Orient Line-Bereederung / 2.2003 umbenannt NORWEGIAN CROWN, weiter Kreuzfahrten für Orient Line. 1.240 Pass. in 1.115 Kabinen / 15.9.2003 Erste Kreuzfahrt für NCL von Baltimore nach Neuengland / 2007 an Fred. Olsen Cruises, Nassau / 16.11.2007 bis Januar 2008 Verlängerung um 30m bei Blohm+Voss, Hamburg / 5.11.2007 umbenannt BALMORAL / 24.1.2008 Ablieferung 43.537 BRZ, 217,9 m Länge ü.a., 20 kn, 1.402 Pass. in 746 Kabinen / 13.2.2008 Erste Kreuzfahrt von Dover in die Karibik /

Proudly Seychellois
Mit der CAT COCOS durch den Indischen Ozean

von Ralph Christian Schöttker

CAT COCOS am 2. April 2009 in Victoria/Mahé. Foto: Ralph Christian Schöttker

Mit nur 86.000 Einwohnern und einer Landfläche von gerade einmal 454 km² (zum Vergleich: das Bundesland Berlin hat alleine 891 km² Fläche) gehören die Seychellen vor der Ostküste Afrikas zu den zwanzig kleinsten Staaten der Erde. Zählt man jedoch die 200-Meilen-Zone im Indischen Ozean hinzu, so kommt man auf nicht weniger als 1 Mio. km² Fläche, denn die Inseln liegen sehr weit im Meer verstreut. Während die Inlandsflüge von „Air Seychelles" einen Teil der Beförderung von Passagieren übernehmen, nutzt der andere den traditionellen Seeweg an Bord eines Schiffes. Das Flaggschiff dieser Inlandsrouten ist dabei ohne Zweifel die CAT COCOS, ein 2007 in Australien gebauter Katamaran, der die beiden größten Inseln der Seychellen verbindet.

Die Seychellen, die lange Zeit französische und zuletzt britische Kolonie waren, sind seit 1976 ein unabhängiger Staat. Nach einem Staatsstreich und einigen Jahren als sozialistische Republik sind die Seychellen seit Anfang der 1990er Jahre eine nach britischen und deutschen Vorbild gestaltete parlamentarische Demokratie, deren Wirtschaft sich durch den Preisverfall der ursprünglichen Exportgüter wie Kopra (das getrocknete Fleisch der Kokosnuß) und Gewürze hauptsächlich auf den Tourismus konzentriert. Allerdings ist Massentourismus á la Mallorca Fehlanzeige. Vielmehr bevorzugt man einen hochpreisigen Tourismus, um die nicht allzu langen Küstenlinien nicht zu überlasten.

Andererseits muß den betuchten Besuchern dafür natürlich auch etwas geboten werden. Wenn der Tourist erst einmal festgestellt hat, daß man für die Erkundung der größten Insel Mahé mit dem Leihauto trotz eines Tempolimits von 65 km/h gerade einmal einen Tag benötigt, ist er natürlich interessiert an den anderen Inseln, auf denen er Nationalparks mit heimischer Fauna, große Meeresschildkröten oder vorgelagerte Korallenriffe bestaunen kann.

Schon bald wurde das „Inselhopping" zu einer Selbstverständlichkeit, und motorisierte Segler und konventionelle Passagierboote brachten die Touristen auf die Nachbarinseln. Es dauerte nicht lange, und zwischen Victoria, der Hauptstadt auf der Insel Mahé, und Praslin, der zweitgrößten Insel mit dem Nationalpark „Vallée-de-Mai" wurde mit der CAT COCOS (1) ein Katamaran eingesetzt. Jetzt dauerte die Fahrt nur noch 1 Stunde, doch das bei Cougar Catamarans Australia in Queensland gebaute, 27 m lange und 9,5 m breite Schiff hinterließ bei seinen Passagieren nicht immer angenehme Erinnerungen. Schon bei geringem Seegang schaukelte der Katamaran so sehr, daß seine Passagiere für die Schönheit des Indischen Ozeans nicht mehr viel übrig hatten.

So wurde bald darauf ein etwas größerer Katamaran in Australien bei Aluminium Marine Reefmaster bestellt, der im November 2006 vom Stapel lief. Als CAT COCOS II sollte das Schiff ab März 2007 für mehr Komfort und eine noch schnellere Beförderung sorgen sollte. Nach ein paar Verzögerungen konnte der Neubau schließlich in Brisbane an Bord eines Frachtschiffs verladen werden und verließ Australien am 27. April mit Kurs auf die Seychellen, wo er am 17. Mai ankam.

Vier Tage später wurde der neue Stolz der „Inter Island Boats" von Annick Albert, der Gattin des Reederei-Chefs Joseph Albert, auf den Namen CAT COCOS (2) getauft. Das mit einem dunkelblauen Rumpf versehene Schiff hat dabei von seinem nach Australien zurückgegebenen Vorgänger nicht nur den Namen übernommen,

CAT ROSE´S am 7. April 2009 am Anleger im Hafen von La Digue. Foto: Ralph Christian Schöttker

Im Salon der Economy-Class auf der CAT COCOS.. Foto: Ralph Christian Schöttker

Treffen von alt und neu am Anleger von Praslin. Links ein konventioneller Motorsegler, recht die moderne CAT ROSE´S. . Foto: Ralph Christian Schöttker

sondern auch die farbenfrohe Gestaltung des Aufbaus vor der Brücke mit Palmen und Kokosnüssen.

Am 22. Mai 2007 nahm das 35,2 m lange und 10 m breite Schiff dann den Dienst von Victoria nach Praslin auf. Mit seiner Dienstgeschwindigkeit von 35 kn konnte das neue Schiff die Überfahrt noch einmal um eine Viertelstunde gegenüber dem Vorgänger senken. Außerdem werden Schwankungen durch Seegang mit einen Computer automatisch ausgeglichen. Dennoch kritisierten beispielsweise deutsche Urlauber nach der Indienststellung, daß der neue Katamaran nicht nur etwas lauter sei, sondern genauso stark schlingere wie die alte CAT COCOS.

Am 7. April 2009 hatte ich die Gelegenheit, mir an Bord der CAT COCOS auf einer Reise von Mahé nach Praslin und zurück ein eigenes Bild zu machen. Für eine Tagestour nach Praslin und La Digue, der viertgrößten Insel, bestiegen wir den Katamaran frühmorgens in Victoria. Der gewöhnliche Passagier steigt dabei am Heck des Schiffes ein. Von dort kann er sich entscheiden, ob er gerne an Oberdeck sitzen möchte oder sich in den Salon des Schiffes begibt. Das kann allerdings gefährlich werden, denn nachdem man sich daran gewöhnt hat, daß es auf den Seychellen zu keiner Tages- oder Nachtzeit kühler als 28° Grad ist, sehnt man sich in dem überklimatisierten Innenraum das erste Mal nach Tagen wieder nach einem Pullover. Auch die in einer Dauerschleife auf uns herabrieselnde landestypische Musik wäre eigentlich ein Argument gewesen, sein Glück einmal an Oberdeck auszuprobieren. Andererseits wirkten die wie im Flugzeug aufgestellten Sitze doch recht einladend, so daß wir eine mögliche Erkältung und einen musikalischen Ohrwurm schließlich in Kauf nahmen.

Wenn die CAT COCOS erst einmal die Leinen losgeworfen hat, geht alles sehr schnell zu. Im Salon, der in dunklen Blautönen gestaltet ist, wird der Passagier mit einem auf Englisch und Französisch gesprochenen Filmchen begrüßt und ihm versichert, daß auch hier seine Schwimmweste unter dem Sitz ist. Gleichzeitig hat das Schiff eine schnelle Wende hingelegt und braust schon bald mit Höchstgeschwindigkeit nach Praslin, um auch hier fast bis an den Anleger zu rasen. Die Fahrt verläuft ruhig, der Indische Ozean verhält sich heute wie ein Ententeich, es gibt keine Schwierigkeiten. Wer möchte, kann sich jetzt im Salon einen Snack und ein Getränk besorgen. Außerdem läuft dort „Beverly Hills Chihuahua“, ein hochaktueller Film, der zu diesem Zeitpunkt in Deutschland noch lange nicht zu sehen ist. Wir wundern uns allerdings, warum auf einer 45-Minuten-Fahrt ausgerechnet ein 90-Minuten-Film gezeigt wird. Wäre da nicht ein Disney-Comic geeigneter gewesen?

Das Ausschiffen der maximal 350 Passagiere auf Praslin verläuft zügig. Gepäck ist an diesem Morgen nicht viel an Bord (die neuankommenden Touristen werden erst mit der zweiten Fahrt kommen) und Fracht transportiert die „Kokoskatze“ sowieso nicht. Dafür werden Frachtfähren eingesetzt, deren Form man vom Fährverkehr zu den ostfriesischen Inseln kennt.

Wer möchte, kann jetzt mit der ebenso 2007 von Aluminium Marine Reefmaster abgelieferten „kleinen Schwester“ der CAT COCOS, der CAT ROSE´S (nach dem Eigner William Rose, 24,8 m Länge, 7,5 m Breite, 125 Passagiere) zur viertgrößten Insel La Digue weiterbrausen, die nach 15 Minuten Fahrt erreicht wird. Alternativ gibt es hier allerdings noch den Motorsegler. Während die CAT COCOS am Tage lediglich drei, manchmal auch nur zwei Rundfahrten unternimmt, fährt die CAT ROSE´S von 7 bis 18 Uhr bis zu acht Mal zwischen den Inseln hin und her. Außerdem dient sie bei Ausfall der CAT COCOS als deren Ersatzschiff und kann auch als Ausflugsschiff genutzt werden (Zitat Bauwerft: „The upper deck has a full walk around Portuguese bridge for activities such as whale watching and sunset cruising.“).

Interessant wird es am Ende eines Einsatztages der CAT ROSE´S. Nachdem alle Passagiere das Schiff in Praslin verlassen haben, fährt der Katamaran vor den kleinen Hafen auf die Reede, wo die Besatzung das Schiff verankert, dann ein Boot zu Wasser läßt und wieder ans Ufer zurückfährt. Warum das Schiff nicht einfach am Anleger, den sonst eigentlich keiner benutzt, liegenbleibt, konnte ich nicht herausfinden.

Zurück auf die CAT COCOS, die bereit ist zu ihrer letzten Abfahrt an diesem Tag nach Victoria. Ich spare mir dieses Mal die Kühle des Salons und beschließe, mich auf dem Oberdeck niederzulassen. Meine Reisebegleitung schaut sich derweil im Salon noch einmal die erste Hälfte von „Beverly Hills Chihuahua“ an. „Immerhin sind wir dieses Mal zwei Minuten weitergekommen.“ Ich sitze dagegen auf dem Oberdeck oberhalb des Hecks, lasse mir den warmen Fahrtwind um die Ohren rauschen, beobachte die Sonne, die hinter Praslin verschwindet und genieße die hier schon früh einsetzende Dämmerung. Wir befinden uns nur wenige Grad südlich des Äquators, da ist um 19 Uhr dunke Nacht. Gerne hätte ich mich auch an den Bug des Schiffes gesetzt und in Fahrtrichtung geschaut. Aber da habe ich keine Chance. Einen freien Decksbereich gibt es dort nicht und von unserem Salon aus ist auch nichts zu sehen. Dieser Blick ist den Leuten der Business-Class vorbehalten. Die CAT COCOS ist tatsächlich ein Zwei-Klassen-Schiff. Wie es im Business-Bereich aussieht, wo man auf die 42 € für das Retour-Ticket noch einmal 15 € drauflegt? Ich habe es nicht selbst herausbekommen, denn schließlich steigen die maximal 34 Business-Class-Passagiere am Bug ein und nicht wie wir am Heck. Ein Seychellentourist berichtet: „Du bekommst einen kleinen Snack, etwas zu trinken, die Klimaanlage ist ca. 5 Grad kälter als die Mittelklasse, hast bequeme Sitze mit Beinfreiheit und kannst die schlechten Filme besser sehen. Schlecht wird dir genauso dort, wenn du anfällig bist (die Tüten sind mit denen in den anderen Klassen identisch...).“

Übel wird mir jedenfalls auf der Rückfahrt wieder nicht und auch sonst entdecke ich keinen, dem die Fahrt nicht bekommt. Insofern sind auch Spekulationen, daß die Sechellois das Programm, mit dem das Schlingern verhindert werden soll, abstellen, um selbst ein bißchen mehr Spaß zu haben, an diesem Tag müßig. Vielmehr habe ich nach dieser Fahrt das Gefühl, mit einem gut gepflegten, sauberen und leistungsfähigen Schiff gefahren zu sein. Ein Schiff, auf das seine Besatzung stolz ist, denn wie soll man die große Aufschrift im Heckbereich („Proudly Sechellois“) anders interpretieren? Ein stolzer Sechellois eben!

Da die Quellenlage sich bei diesem Artikel als äußerst schwierig darstellte, habe ich mich größtenteils auf Angaben aus dem Internet verlassen müssen. Neben dem DuMont-Reiseführer von Wolfgang Därr (Ostfildern 2007) übernahm ich Informationen von der Reederei-Seite www.catcocos.com und der Seite der Bauwerft www.aluminiummarine.com.au. Außerdem habe ich mir mit Hilfe des Forums der Seite www.seychellen-infos.de an den Stellen Informationen herausgearbeitet, an denen mir als Seychellen-Neuling das Expertenwissen fehlte.

Technische Daten

CAT COCOS
2007 - Inter Island Boats, Victoria
Aluminium Marine Reefmaster, Thornlands
302 BRZ / 35,2 m Länge ü.a. / 10 m Breite / 1,8 m Tiefgang / Zwei 12-Zyl.-Diesel; M.T.U. / 4.790 PSe / 35 (38) Kn / 350 Pass.

CAT ROSE'S
Inter Island Boats, Victoria
Aluminium Marine Reefmaster, Thornlands
115 BRZ / 24,8 m Länge ü.a. / 7,5 m Breite / 1,10 m Tiefgang / Zwei 18-Zyl.-Diesel; Caterpillar / 1.740 PSe / 25 (31) Kn / 125 Pass.

Fähren zur südkoreanischen Insel Cheju

von Uwe Jakob

Die Insel Cheju (auf koreanisch Jeju-do) liegt 85 km südlich des koreanischen Festlands und ist die größte Insel Südkoreas. Die Vulkaninsel mit subtropischem Klima erscheint mit 560.000 Einwohnern dicht besiedelt; doch fast die Hälfte davon leben in der Hauptstadt Cheju City an der Nordküste und ein weiteres Viertel in der zweiten großen Stadt Seogwipo im Süden. Der Rest der Insel, von der ein Teil mit dem Berg Halla, dem mit 1950 m höchsten Berg Südkoreas, zum Unesco-Weltnaturerbe zählt, ist ein Naturparadies und hauptsächlich von Landwirtschaft geprägt, die inzwischen vom Tourismus als wichtigstem Erwerbszweig abgelöst worden ist. Die meisten Gäste (etwa 95 %) kommen heute über den Cheju International Airport auf die Insel, doch vom einzigen größeren Hafen in Cheju City gibt es eine Vielzahl von Fährlinien - fast ausschließlich mit Second-Hand-Schiffen japanischen Ursprungs - zu den fünf Häfen Pusan, Nokdong, Wando, Mokpo und Inchon auf dem südkoreanischen Festland. Mit diesen Fähren wird vor allem auch ein Großteil des Warentransports von und zur Insel durchgeführt. Die folgenden Fotos stammen von einem Besuch in Cheju City am 22. April 2009:

HANIL CARFERRY NO. 1: *Mit drei Abfahrten täglich befährt die im April 1970 gegründete Reederei Hanil Express Co. Ltd. aus Cheju die Route zum Hafen Wando, der an der Südwestspitze Südkoreas auf einer über eine Brücke mit dem Festland verbundenen Insel liegt. Wando ist der Cheju am nächsten gelegene Hafen, und die Überfahrtszeit der HANIL CARFERRY NO. 1 (6.687 BRZ/Bj. 1991) beträgt nur 2 Stunden 50 Minuten. Trotzdem macht das Schiff nur eine Rundreise täglich und liegt über Nacht in Cheju. Das im Juli 1991 vom auf Fähren spezialisierten Mitsubishi-Betrieb in Shimonoseki unter dem Namen VIRTUS an Higashi Nippon Ferry Co. Ltd. abgelieferte Schiff war bis zum Verkauf nach Südkorea 2007 zwischen der japanischen Hauptinsel Honshu und der Nordinsel Hokkaido auf den Routen Aomori - Muroran, Hachinohe - Muroran und Hachinohe - Tomakomai im Einsatz. Als HANIL CARFERRY NO. 1 ersetzte es eine kleinere, ebenfalls ex-japanische Fähre gleichen Namens, die als DOÑA RITA SR. an philippinische Eigner verkauft wurde. Bis zu 975 Passagiere und 900 Lademeter Fracht finden Platz an Bord der HANIL CARFERRY NO. 1. Im Gegensatz zu seinen beiden kleineren "Schwestern" läuft das Schiff in Cheju nicht den beeindruckenden "Coastal Ferry Terminal" an, sondern wird am etwas weiter vom Stadtzentrum entfernten "International Passenger Vessel Terminal" abgefertigt, der ansonsten meist Kreuzfahrtschiffen vorbehalten ist. Foto: Uwe Jakob*

HANIL CARFERRY NO. 2: *Das jüngste Fährschiff der Reederei Hanil Express entstand 1994 bei Usuki Zosensho K.K. als SHIMANTO für die japanische Fährreederei Sukumo Kanko Kisen, die unter dem Markennamen "Cobalt Line" einen Fährdienst zwischen Uwajima und Saiki unterhielt. Im Oktober 2004 ging das Schiff als HANIL CARFERRY NO. 2 (1.446 BRZ/Bj. 1994) an die Südkoreaner und läuft seit 2005 einmal täglich zwischen Wando und Cheju; die Überfahrtszeit beträgt 3 Stunden 10 Minuten. Das Schiff kann 464 Passagiere und 56 PKW bzw. 160 Lademeter Fracht transportieren. Auch hier gab es bis 2005 einen Namensvorgänger, der heute als PRINCESS OF THE EARTH in den Philippinen unterwegs ist. Foto: Uwe Jakob*

HANIL CARFERRY NO. 3: *Im Gegensatz zu den anderen beiden Reedereischiffen läuft die nur knapp 56 m lange HANIL CARFERRY NO. 3 (698 BRZ/Bj. 1986) unterwegs noch die kleine Insel Chuja an; dadurch verlängert sich die Überfahrtzeit zwischen Cheju und Wando auf 5 Stunden. Das kleinste Schiff des Hanil Express-Trios ist erst seit März 2008 für die Reederei im Einsatz, lief aber zuvor schon seit 2000 auf derselben Route als ONBADA FERRY 1 für Chonghaejin Marine Co. (CMC Lines) aus Inchon/Südkorea. In Dienst gestellt wurde das Schiff im Juni 1986 als Bau-Nr. 294 der Kanda-Werft in Kawajiri/Japan unter dem Namen OTAGAWA für die japanische Reederei Setonaikai Kisen aus Hiroshima auf der Route Hiroshima - Kure - Matsuyama über die Seto-Inlandsee zwischen Honshu und Shikoku. Ursprünglich betrug die Passagierkapazität der OTAGAWA 400 Personen, heute wird sie von der Reederei Hanil Express mit 255 Personen angegeben. Foto: Uwe Jakob*

CAR FERRY RAINBOW: *Die CAR FERRY RAINBOW (4.734 BRZ/Bj. 1988) ist das älteste von drei Schiffen der Reederei Sea World Express Ferry Co. Ltd. aus Mokpo und schon seit 2002 für die koreanische Reederei in Fahrt. Zuvor gehörte die Fähre als BEPPU 2 zur Flotte der japanischen Reederei Uwajima Unyu und lief auf der Route zwischen Yawatahama und Beppu; das Schiff wurde im Dezember 1988 als Bau-Nr. 962 von der Hayashikane Dockyard in Nagasaki abgeliefert und war damals nur mit 2.167 BRZ vermessen. Die CAR FERRY RAINBOW verbindet einmal täglich Cheju mit Mokpo am südwestlichen Zipfel Südkoreas, braucht für eine Strecke 4 Stunden 50 Minuten und liegt über Nacht am "Coastal Ferry Terminal" in Cheju. Die Kapazität beträgt 642 Passagiere plus 94 PKW oder alternativ 280 Lademeter Fracht. Foto: Uwe Jakob*

QUEEN MARY: *Seit dem letzten Jahr ist die QUEEN MARY (9.645 BRZ/Bj. 1990) das neue Flaggschiff der Reederei Sea World Express Ferry. Der japanische Vorbesitzer Diamond Ferry Co. Ltd., für den das Schiff seit der Ablieferung durch die Shin Kurushima Dockyard in Onishi im Juli 1990 als BLUE DIAMOND auf der Route Kobe - Imabari - Matsuyama - Oita im Einsatz gewesen war, hatte das Schiff 2008 für 17 Mio. US-$ an die koreanische Reederei verkauft. Das Delphin-Logo der Japaner am Rumpf wurde fast unverändert belassen, aber ein neuer Aufbau-Block achtern hinter dem Schornstein erhöhte die Passagierkapazität von ursprünglich 942 Personen auf heute (nach Reedereiangaben) 1.650 Passagiere; daneben können 260 PKW oder 900 Lademeter Fracht befördert werden. Die QUEEN MARY ersetzte die etwas ältere "Halbschwester" NEW SEA WORLD EXPRESS FERRY ex QUEEN DIAMOND (9.022 BRZ/Bj. 1986), die als PRINCESS T an Endeavor Lines nach Griechenland verkauft wurde, dort aber bisher nicht ankam. Die QUEEN MARY macht eine tägliche Rundreise auf der Route Mokpo - Cheju mit einer Überfahrtszeit von 4 Stunden 20 Minuten und legt genau wie die HANIL CAR FERRY NO. 1 in Cheju am "International Passenger Vessel Terminal" an. Foto: Uwe Jakob*

PINK DOLPHIN: *Nicht nur große RoPax-Fähren gehören zur Flotte der Reederei Sea World Express Ferry, sondern seit 2008 auch der 34 m lange Katamaran PINK DOLPHIN (223 BRZ/Bj. 1996), der im Juni 1996 unter dem Namen CONTINENTAL als Bau-Nr. 26 der Kværner Fjellstrand-Werft in Singapore an Jindo Transportation Co. Ltd. aus Mokpo/Südkorea abgeliefert wurde. Das 32 kn schnelle Schiff mit einer Kapazität von 250 Passagieren verbindet schon seit seiner Indienststellung mit einer täglichen Rundreise Cheju sowie die Inseln Chuja und Jindo vor der Südwestspitze Südkoreas mit dem Hafen Mokpo; die Überfahrt dauert 3 Stunden 10 Minuten je Richtung. Über Nacht liegt die PINK DOLPHIN in Cheju. Foto: Uwe Jakob*

COZY ISLAND: *Mehrere Schiffe, die heute Cheju bedienen, waren ursprünglich zwischen dem japanischen "Festland" und der Insel Okinawa im Einsatz. So auch die COZY ISLAND (4.388 BRZ/Bj. 1986), die bis 1997 unter dem Namen HIRYU 3 für die am 11. Juli letzten Jahres liquidierte Reederei Arimura Sangyo Co. Ltd. zwischen Osaka und Naha/Okinawa sowie weiter nach Keelung und Kaohsiung in Taiwan fuhr. Beim Verkauf nach Südkorea an Semo Marine Co. Ltd. aus Pusan bekam das im April 1986 von Fukuoka Zosen abgelieferte Schiff zunächst den Namen SEMO EXPRESS FERRY 2 und wechselte auf die Route zwischen Pusan an der Südostküste Südkoreas und Cheju. Zwei Jahre später ging das Schiff 1999 als COZY ISLAND weiter an Car Ferry Koreana Co. Ltd., die Route blieb aber unverändert. Heute läuft die COZY ISLAND im Verbund mit der 1998 als Neubau (!) auf der Route in Dienst gestellten SEOLBONGHO ex HYUNDAI SEOLBONG ex TREASURE ISLAND (9.258 BRZ) für Dong Yang Express Ferry Co. Ltd.; beide Schiffe machen jeweils drei wöchentliche Rundreisen zwischen Pusan und Cheju und brauchen für eine Überfahrt rund 11 Stunden, wobei immer nachts gefahren wird. Im Vergleich mit der "echten" Passagierfähre SEOLBONGHO ist die COZY ISLAND allerdings das sprichwörtliche "häßliche Entlein"; die beiden Schiffe geben ein höchst ungleiches Paar ab! Ursprünglich mit 4.994 BRZ vermessen, hatte die HIRYU 3 damals eine Kapazität von 370 Passagieren und war durch drei Rettungsboot-Paare auch äußerlich als Passagierschiff zu erkennen. Heute findet auf der COZY ISLAND die erstaunliche Anzahl von 684 Passagieren einen (Schlaf-)Platz, ohne dass die Passagierunterkünfte in den Aufbauten erweitert worden wären - dies ist möglich, da so gut wie alle Fahrgäste in insgesamt 19 Schlafsälen für jeweils 10, 40 bzw. 200 (!) Personen untergebracht sind! Sehr hoch ist auch die Frachtkapazität von 1.200 Lademetern, wozu noch Stellplätze für 118 PKW kommen. Auf der mit 13 Stunden 30 Minuten längsten Fährstrecke von Cheju nach Incheon im Nordwesten Südkoreas ist mit der OHAMANA ex SUPERFERRY 17 ex FERRY AKEBONO (6.322 BRZ/Bj. 1989) übrigens eine weitere, noch größere ehemalige Okinawa-Fähre im Einsatz; dieses Schiff macht für Chonghaejin Marine Co. (CMC Lines) drei wöchentliche Rundreisen. Foto: Uwe Jakob*

NAMHAE GOSOK CARFERRY 7: *Die Fährverbindung zwischen Cheju und dem Hafen von Nokdong, etwas östlich von Wando auf der Halbinsel Goheung gelegen, wird seit dem 24. März 2004 von der Reederei Nam Hae Express Co. Ltd. aus Mokpo mit der NAMHAE GOSOK CARFERRY 7 (3.780 BRZ/Bj. 1991) betrieben. Das Schiff mit dem für viele japanische Fähren typischen stumpfen Bug lieferte die Werft Sanuki Zosen in Takuma am 26. September 1991 unter dem Namen KOBE MARU an die Reederei Shikoku Ferry Co. Ltd. aus Takamatsu ab, es kam auf der Route Takamatsu - Kobe zum Einsatz. Im Januar 2003 stellte die Reederei den Betrieb auf dieser Strecke ein und legte die ursprünglich mit 3.717 BRZ vermessene KOBE MARU in Kobe auf, bevor sie das Schiff im darauf folgenden Jahr an die Südkoreaner verkaufen konnte. Die Reederei Nam Hae Express wurde 1955 gegründet und betreibt auch mehrere Schnellfähren sowie kleine Landungsboot-ähnliche Fährschiffe zwischen Mokpo und den vorgelagerten Inseln. Die NAMHAE GOSOK CARFERRY 7 hat eine Kapazität von 470 Passagieren plus 51 PKW oder 280 Lademeter Fracht und macht bei einer Überfahrtszeit von 3 Stunden 50 Minuten eine tägliche Rundreise zwischen Nokdong und Cheju. "Gosok" bedeutet übersetzt übrigens "Express". Foto: Uwe Jakob*

SECHANG FRONTIER: *Mit den Schwesterschiffen SECHANG FRONTIER (9.815 BRZ/Bj. 1988) und SECHANG PIONEER verbindet die 1985 gegründete Reederei Sechang Co. Ltd. aus Cheju wochentags mit einer täglichen Abfahrt die beiden Häfen Pusan und Cheju. Gefahren wird jeweils über Nacht; tagsüber liegen die Schiffe zur Be- und Entladung in den Häfen. Die Reederei Sechang wickelt mit insgesamt fünf Schiffen auf drei Routen einen Großteil des Warenverkehrs von und zur Insel Cheju ab; Passagiere werden nicht befördert. Die SECHANG FRONTIER lieferte die japanische Werft Imabari Zosen als eines von mehreren Schwesterschiffen im Februar 1988 mit der Bau-Nr. 467 unter dem Namen SHINJU MARU an Kuribayashi Shosen K.K. aus Tokio ab. Eingesetzt wurde die SHINJU MARU hauptsächlich im Papiertransport entlang der japanischen Ostküste. 1994 wurde das ursprünglich mit 3.953 BRZ vermessene Schiff von 129,8 m auf 141,7 m verlängert. Mit der Indienststellung größerer und schnellerer Neubauten verkaufte Kuribayashi Shosen Ende 2001 die SHINJU MARU und ihr Schwesterschiff SHINEI MARU; während letztere direkt als SECHANG PIONEER von Sechang gekauft wurde, wechselte die SHINJU MARU zunächst für zwei Jahre als MAKWAN FERRY für die neu gegründete südkoreanische Reederei Makwan Ferry Co. Ltd. auf die Route zwischen Masan in Südkorea und Shimonoseki in Japan, bevor auch sie 2003 von Sechang gekauft wurde und den Namen SECHANG FRONTIER erhielt. Das Schiff hat eine Frachtkapazität von 795 Lademetern, transportiert aber hauptsächlich Container und andere Behälter. Ein Foto des vor kurzem von Kuribayashi Shosen nach China verkauften und zur RoPax-Fähre umgebauten Schwesterschiffs BAO HUA ex-SHIN SHO MARU findet man übrigens in der letzten "Ferries"-Ausgabe März 2009 auf Seite 28. Foto: Uwe Jakob*

SECHANG VICTORY: *Auf der kürzeren Strecke zwischen Mokpo und Cheju wird seit 2006 die SECHANG VICTORY (4.572 BRZ/Bj. 1992) mit einer täglichen Rundreise eingesetzt. Bis zum Ankauf durch Sechang lief das Schiff unter den Namen KAIRYU 11 (bis 2004) und FERRY RYUKYU für Arimura Sangyo K.K. von Japan zur Insel Okinawa. Die Hayashikane Dockyard in Nagasaki lieferte das Schiff am 21. September 1992 ab; später wurde der Decksaufbau nach achtern verlängert. Die SECHANG VICTORY hat eine Kapazität von 250 TEU oder alternativ 35 Trailern, wobei ein Großteil der Fracht nicht in 20- oder 40-Fuß-Containern transportiert wird, sondern in kleineren 10-Fuß-Behältern, die per Gabelstapler verladen werden. Eine dritte Route verbindet den kleinen Hafen Hallim im Nordwesten der Insel Cheju mit Mokpo; hier setzt die Reederei neben dem Küstenfrachter SECHANG 7 seit Mitte 2006 das kleine RoRo-Schiff SECHANG GLORY (1.071 BRZ/Bj. 1986) ein, das bei Honda Zosen in Saiki als TANEGASHIMA MARU NO. 1 für die japanische Reederei Kyodo Ferry Unyu aus Nishinoomote gebaut worden ist. Das ursprünglich mit 903 BRZ vermessene Schiff war um 6 m auf heute 85,87 m verlängert worden und kann nun 125 TEU oder 21 Trailer transportieren. Foto: Uwe Jakob*

Haben Sie Interesse an alten FERRIES Ausgaben?

Noch können Sie ältere Ausgaben von FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin bestellen, in denen u.a. die nachfolgend aufgeführten Themen angesprochen wurden:

4/95 : MARSK STIG, Sol- the cyprus liners, VIKING 5
4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)
4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1.Teil)
2/98 : DEUTSCHLAND, Texelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)
3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1.Teil), Kampf um die Nordsee (3.Teil)
4/98 : Skagerakexpressen (2.Teil), Fähren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA
2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefähren (1. Teil), Vaasanlaivat (1.Teil), Baaboud
3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefähren (2. Teil), LANSDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)
4/99 : Vaasanlaivat(3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND
2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), CITY OF MILWAUKEE
3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3.Teil), SPROGÖ
4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD
1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fähren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr nach Samsø
2/01 : PRIDE OF ROTTERDAM, Fährverkehr nach Samsø (2.Teil), Golf von Kalifornien
4/01 : Agapitos (1. Teil), SASSNITZ, Silja Klassiker, TOM SAWYER; Schnellfähren für NEL
1/02 : Normandy Ferries, Agapitos (2. Teil), MECKLENBURG-VORPOMMERN, Q. MARY 2
2/02 : FINNMARKEN, SCHWERIN, Fährschiffahrt in Norwegen, ASUKA und NIPPON MARU
3/02 : Sommerhighlights 2002, RÜGEN, Agapitos Express Ferries (1.Teil), Peace Boat
4/02 : ROMANTIKA - CINDERELLA, Orkney + Shetland Fähren, 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 Fähren, DANA GLORIA
1/04 : AALLOTAR - SVEA REGINA, QUEEN MARY 2, Kanaren-Neubauten, Dover-Calais
2/04 : SAGA LEJON, WELLAMO-SVEA CORONA-BORE STAR, JEWEL OF THE SEAS
3/04 : Sommerhighlights 2004, SILVIA REGINA+FINLANDIA, HOMERIC - COSTA EUROPA
4/04 : PONT-AVEN, Hamburg-Helgoland, SALLY ALBATROSS-SILJA OPERA, Venedig-Griechenland
1/05 : COLOR FANTASY, Helsingborg-Travemünde, RÜGEN, SOUTHSEA, Kanal-Inseln
2/05 : GOTLAND + VISBY, Bremerhaven - Helgoland, KONG FREDERIK IX
3/05 : Sommerhighlights, Fähren in Japan, Alang, BIRKA PRINCESS-BIRKA PARADISE
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, Fähren der Balearen, SAGA ROSE-SAGA RUBY, DANA ANGLIA
3/06 : Sommerhighlights, SILJA SERENADE, BOUDICCA - ALBATROS, WILHELMSHAVEN-LEVIATHAN
4/06 : Fähren in Kanada, Piräus - Ägina, Fähren auf dem Bodensee, LADY OF MANN, GRAND VICTORIA
1/07 : HERALD OF FREE ENTERPRISE, Costa Crociere, STENA BRITANNICA, Scheldefähre in Sizilen
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 : Fähren der dänischen Südsee, BOTNIA & FLORIA, Fähren 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, SKANIA vs. PETER PAN, CAR. SPLENDOR, CHI-CHEEMAUN, COSTA VICTOIRA

Achtung ! Von den mit * markierten Ausgaben sind nur noch sehr wenige Exemplare vorhanden. Alle anderen Ausgaben sind nicht mehr erhältlich !
Einzelhefte der jeweiligen Jahrgänge sind zu folgenden Preisen erhältlich: 1995/1996 für 2,00 €, 1997/1998 für 3,00 €, 1999/2000 für 5,00 €, 2001/2 für 5,50 €, 2003/4/5, 2006/7/8 für 7,50 € und 2009 9,- € pro Ausgabe plus 1,50 € Versandkosten.
Einzelbestellungen sowie Abonnementwünsche bitte an die folgende Adresse:
FERRIES-Vertrieb, Frank Heine, Schmiedestr. 28, 24875 Havetoftloit (siehe Impressum, Seite 2)

FERRIES Aktuell

Nachrichten aus der Fährschifffahrt

Viking Line feiert 50-jähriges Bestehen

Am 1. Juni 2009 jährte sich zum 50. Mal die erste Reise des Dampfers VIKING ex DINARD -59 (1.765 BRZ/Bj. 1924) zwischen Gräddö, Mariehamn und Korppoo, mit der die erste Autofährverbindung zwischen Schweden, Åland und Finnland zustande kam. Viking Line hat anlässlich des Jubiläums ein Buch mit dem Titel „Vägen över havet – från pionjärer till marknadsledare" herausgegeben, das Anfang Juni erschien. Eine Buchbesprechung werden wir in FERRIES 3/2009 nachreichen. Nur wenige Tage vor dem Jubiläum starb einer der beiden Gründer von Viking Line, Gunnar Eklund, im Alter von 92 Jahren am 23. Mai 2009. Viking Line gab anlässlich des Jubiläums auch bekannt, dass man an der nächsten Fährschiffsgeneration für die Strecke Turku-Stockholm arbeite. (MS)

Tallink stellt VANA TALLINN außer Dienst

Die estnische Reederei hat die bisher zwischen Kapellskär und Paldisiki als Frachtfähre eingesetzte VANA TALLINN ex THOR HEYERDAL -94 ex NORD ESTONIA -93 ex DANA REGINA -90 (10.002 BRZ/Bj. 1974) am 15. April 2009 in Tallinn aufgelegt. Der Kapellskär – Paldiski-Dienst wird nun allein von der RoPax-Fähre REGAL STAR (15.281 BRZ/Bj. 2000) bedient. (FL)

Die PETERSBURG, am 3. Januar 2009 aus der Scandlines-Charter zwischen Nynäshamn und Ventspils entlassen, liegt seitdem in Stettin auf. Foto: Frank Lose

QUEEN OF SCANDINAVIA weiter in Oskarshamn

Der Verkauf der ehemaligen FINLANDIA (33.575 BRZ/Bj.1981) an Nordic Sea Line Oy ist im Mai gescheitert. NSL wollte das Schiff als Hotel- und Kongreßschiff in verschiedenen Häfen Nordeuropas einsetzen. Der erste Einsatz war dann auch für den Sommer in Pori/Mäntyluoto vorgesehen, um den Besuchern der zahlreichen Festivals dort Unterkunftsmöglichkeiten zu geben. Der Verkauf platzte, nachdem NSL die notwendige Anzahlung nicht leisten konnte. Insgesamt mutete das Konzept nicht sonderlich ausgereift an. Die Banken dürften wohl ihre Mitwirkung bei der Finanzierung dieses Vorhabens versagt haben. (MS)

Die PLYCA ist wohl das letzte Schiff der Serie. Die WOODCA und STEELCA werden aufgrund der Schließung der Werft nicht mehr gebaut. Foto: Dirk Jankowsky

PLYCA an Transfennica abgeliefert

Die zur holländischen Spliethoff-Gruppe gehörende Reederei Transfennica hat Ende Mai ihren sechsten Neubau aus einer Serie von acht bestellten großen ConRo-Frachtern von Stocznia Szczecinska Nowa in Szczecin übernommen. Ihre erste Abfahrt von Lübeck nach Hanko absolvierte sie am 26. Mai. Die PLYCA (28.301 BRZ) ist 205 m lang und 25,5 m breit und kann 640 TEU (20' Fuß Container) sowie 2.900 Lademeter Fracht befördern. Ob die Werft die letzten beiden Schiffe je abliefern wird, ist derzeit ungewiss. Die polnischen Werften stecken in einer schweren Krise und so steht auch Stocznia Szczecinska Nowa zum Verkauf. (MS)

KOGUVA verschrottet

Die estnische Fähre KOGUVA hat am 16. März ihre letzte Überfahrt zwischen Virtsu und Kuivastu absolviert und hat danach nach Tallinn verholt. Dort traf sie am 20. März bei Balti Laevaremonditehas ein und wurde in den Wochen danach abgebrochen. Die KOGUVA, 1979 bei Riga Shiprepair Yard gebaut, versah somit rund dreißig Jahre ihren Dienst zwischen dem estnischen Festland und der Insel Muhu, die über einen Damm mit Saaremaa verbunden ist. Sie war es auch, die 1994 die letzten sowjetischen Soldaten auf das Festland brachte, nachdem die Truppen die Insel räumten. Die KOGUVA konnte 41 Pkw und 204 Passagiere befördern. Ende der 80er und Anfang der 90er verkehrte sie auch zwischen Virtsu und dem finnischen Hanko. Sie war 55,47 m lang, 12,86 m breit und brachte es auf eine Reisegeschwindigkeit von 10,6 kn. Im kommenden Winter wird Saaremaa Laevakompanii den ersten Neubau vom Typ der SYLT EXPRESS von Fiskerstrand aus Norwegen übernehmen. (MS)

Die KOGUVA am 29. Juli 2006 in Virtsu. Saaremaa hat noch zwei Fähren dieses Typs, die HARILAID und die KÕRGELAID, im Einsatz. Foto: Marko Stampehl

Finnlines knüpft Netz mit Grimaldi zusammen / Flottenkarussell

Ein wahres Flottenkarussel hat sich bei Finnlines und Grimaldi in Bewegung gesetzt. So wurden nun alle fünf Schiffe der Star-Klasse auf den Travemünde-Helsinki-Dienst gezogen, der seit 2. Juni zehn wöchentliche Abfahrten anbietet. Gleichzeitig verkehren drei Schiffe die Woche von Travemünde über Gdynia nach Helsinki, mit Abfahrt jeweils um 16 Uhr, während die direkte Abfahrt nach Helsinki weiterhin um 3 Uhr nachts stattfindet. Durch diese neue Dreiecksroute kommt somit auch die erste „Meeresautobahn" zwischen Deutschland und Polen zustande, die Überfahrt dauert hier nur 15 Stunden. Mit der Eröffnung des neuen Dienstes, hat Finnlines die beiden zwischen Gdynia und Helsinki eingesetzten Frachtfähren INOWROCLAW und FINNFOREST von diesem Dienst abgezogen. Finnlines bedient nun außerdem auch Wallhamn an der schwedischen Westküste. An diesem Hafen ist Grimaldi mit 50% beteiligt. Über den Knotenpunkt Wallhamn kann Grimaldi nun das eigene Routennetz mit dem von Finnlines zusammenknüpfen und Durchfrachten aus der Ostsee bis weit ins Mittelmeer hinein anbieten.

Nachdem im Nordö-Link Dienst die beiden Star-Schiffe NORDLINK und EUROPALINK nunmehr fehlen, wird seit 15. April die FINNEAGLE (29.841 BRZ/Bj. 1999) zwischen Malmö und Travemünde eingesetzt. Das Angebot ist somit um eine tägliche Abfahrt reduziert worden. Auch im FinnLink Dienst zwischen Kapellskär und Naantali wurde damit die Abfahrtsfrequenz verringert.

Mit den neuen Routenangeboten verschwanden leider auch zwei beliebte Finnlines Schiffe aus der Ostsee. Die FINNHANSA (32.534 BRZ/Bj. 1994), nunmehr im Finnland-Dienst überflüssig, verließ im April ihr angestammtes Fahrtgebiet und wurde an Grimaldi Ferries verkauft. Un-

ter dem neuen Namen EUROFERRY SICILIA mit Heimathafen Palermo verkehrt sie nun zwischen Genua, Catania und Malta.
Auch die altgediente FINLANDIA ex TRANSFINLANDIA -03 (8.110 BRZ/Bj. 1981) ging an Grimaldi, allerdings in Charter, und verließ Travemünde am 3. April mit Ziel Tunis. Sie verkehrt nunmehr zwischen Genua, Tunis und Tripolis. (MS)

Die EUROFERRY SICILIA noch mit Finnlines-Aufschrift in Genua. Foto: Egidio Ferrighi

SPEEDRUNNER IV hat die Ostsee verlassen

Am 24. Mai passierte die SPEEDRUNNER IV ex SUPERSEACAT FOUR -09 (4.465 BRZ/Bj. 1999) den Nord-Ostsee-Kanal von Gdansk kommend auf dem Weg nach Piräus. Nach der Einstellung des Verkehrs zwischen Tallinn und Helsinki im Oktober 2008, den Aegean Speed Lines von Seacontainers übernommen hatte, lagen die SUPERSEACAT FOUR und SUPERSEACAT THREE in Gdansk auf. Die in SPEEDRUNNER III umbenannte SUPERSEACAT THREE (4.465 BRZ/Bj. 1999) sollte ihrer Schwester kurzfristig folgen, und so die Flotte von Aegean Speed Lines in Griechenland bedeutend verstärken. (MS)

Die SPEEDRUNNER IV passierte am 24. Mai 2009 den Nord-Ostseekanal auf der Reise von Danzig nach Piräus. Foto: Ulrich Streich

So soll der Neubau für Bornholmstrafikken aussehen. Bild: Bauwerft

Zukunftsplanung bei Bornholmstrafikken

Bei Austal hat Bornholmstraffiken am 2. April eine neue Schnellfähre für den Rønne – Ystad-Dienst bestellt. Das 2011 zu liefernde Schiff soll 113 m lang werden und Platz für 1.400 Passagiere und 359 PKW haben. Eingesetzt werden soll das Schiff zusammen mit der VILLUM CLAUSEN (6.402 BRZ/Bj. 2000) zwischen Rønne und Ystad. Die Bestellung des Schiffes war Bedingung der neuen Ausschreibung, die Bornholmstrafikken ab dem 1. September 2010 wieder die Fährdienste nach Bornholm gesichert hat. Die beiden RoPax-Fähren sollen umgebaut werden. Die HAMMERODDE (13.906 BRZ/Bj. 2005) soll weiterhin zwischen Rønne und Køge zum Einsatz kommen. Allerdings als einziges Schiff, die Frachtkapazität wird durch eine Verlängerung von 1.200 Spurmetern auf 1.500 Spurmeter für LKW erhöht. Das Schwesterschiff DUEODDE (13.906 BRZ/Bj. 2005) soll als Reservefähre fungieren, aber auch zwischen Rønne und Saßnitz eingesetzt werden. Hierfür wird die Passagierkapazität von 400 auf 770 erhöht. Die POVL ANKER (12.131 BRZ/Bj. 1978) spielt im neuen Kontrakt keine Rolle mehr. (FL)

Neubau für Samsøtrafikken angeliefert

Der Neubau KANHAVE hat mit großer Verspätung am 10. Juni 2009 Perama verlassen und Kurs auf Dänemark genommen. Die Jungfernreise ist für den 22. Juni 2009 zwischen Sælvig und Hou geplant. Da der Anleger in Sælvig auf Samsø umgebaut werden musste, wurde der Fährdienst vorübergehend nach Kolby Kås verlegt. Auch die Schiffe tauschten: die bisher von Hou aus eingesetzte VESBORG (2.208 BRZ/Bj. 1995) tauschte mit der KYHOLM (3.380 BRZ/Bj. 1998), die bisher nach Kalundborg fuhr. Dringend benötigte die Reederei die größere Kapazität des größeren Schiffes auf der Strecke von Jütland. Nach der Indienststellung der KANHAVE wechselt die VESBORG auf die Spodsbjerg - Tårs-Linie. (FL)

Die KANHAVE während der Probefahrten am 15. Mai 2009. Foto: Panagia Ektatontapiliani

Neue Schiffe und Routen bei Norfolk Line

Am 31. Mai 2009 konnte Norfolk Line den Neubau MAAS VIKING (29.004 BRZ) zwischen Vlaardingen und Killingholme in Dienst stellen. Der Neubau ersetzte die MAERSK VOYAGER ex UND KARADENIZ -05 (22.900 BRZ/Bj. 2000), die am 30. Mai 2009 erstmals zwischen Vlaardingen und Felixstowe eingesetzt wurde. Dieses Schiff ersetzte wiederum die MAERSK ANGLIA (13.073 BRZ/Bj. 2000), die am 31. Mai 2009 erstmals zwischen Heysham und Dublin zum Einsatz kam.
Außerdem eröffnete die am 21. April 2009 von Visentini an Epic Shipping abgelieferte SCOTTISH VIKING am 18. Mai 2009 den Fährdienst Zeebrügge – Rosyth in Schottland. Diesen Fährdienst hatte zuletzte SuperFast Ferries betrieben, ihn jedoch am 24. September 2008 eingestellt. (FL)

Die MAAS VIKING läuft bei ihrer Jungfernreise von Rotterdam nach Killingholme aus. Foto: Frank Lose

STENA TRANSPORTER an Strade Blu

Die seit dem 16. März 2009 in Rotterdam aufgelegte STENA TRANSPORTER ex FLANDERS -02 ex PRIDE OF FLANDERS -02 ex NORDIC FERRY -92 ex MERZARIO HISPANIA -79 ex MERZARIO ESPANIA -78 (16.776 BRZ/Bj. 1978) wurde Anfang Juni an Strade Blu verkauft. Diese mittlerweile zu Corsica Sardinia Ferries gehörende Gesellschaft will das Schiff als STRADA CORSE zwischen Livorno und Olbia auf Sardinien einsetzen. Auf dieser Strecke ist schon die STRADA CORSARA ex TOR HAFNIA-01 ex DANA HAFNIA -01 ex KATTEGAT SYD -99 ex DANA HAFNIA -99 ex NORDBORG -94 ex BELINDA -88 ex LINNE -85 (11.125 BRZ/Bj. 1979) ein. Die beiden anderen Schiffe der Reederei STRADA GOTHICA und STRADA GIGANTE verkehren zwischen Vado Ligure bei Savona und Termini Imerse auf Sizilien. (FL)

Am 26. Mai 2009 erreicht die NORMAN ARROW zum ersten Mal Dover. Foto: Nigel Thornton

LD Lines stellt NORMAN ARROW in Dienst

Am 6. Juni 2009 führte die NORMAN ARROW (10.503 BRZ) ihre Jungfernreise von Dover nach Boulogne für LD Lines durch. Der 112,6 Meter lange Katamaran kann 1.200 Passagiere, 195 PKW und 567 Spurmeter Fracht befördern. Das von Incat in Hobart aus Tasmanien gebaute Schiff ist 40 Knoten schnell und benötigte für die Reise über den Ärmelkanal 60 Minuten. Neben der Schnellfähre setzt LD Lines zwischen Dover und Boulogne auch noch die COTE D'ALBATRE (18.425 BRZ/Bj. 2006) ein, die täglich zwei Rundreise auf dieser Strecke und eine zwischen Dover und Dieppe absolviert. Das Schwesterschiff SEVEN SISTERS (18.425 BRZ/Bj. 2006) verkehrt nun als einziges Schiff zwischen Dieppe und Newhaven. (FL)

Cobelfret stellt Oostende-Dienste ein

Die eigentlich in Zeebrügge ansässige Reederei Cobelfret hat bekannt gegeben, die Fährdienste vom benachbarten Hafen Oostende einzustellen. Die Einstellung betrifft drei Fährstrecken: auf dem Dienst nach Ipswich wurde die TAURINE ex THOMAS WEHR eingesetzt, das Schwesterschiff RANINE ex GABRIELE WEHR fuhr nach Killingholme und die CELESTINE wurde zwischen Oostende und Purfleet eingesetzt. (FL)

Die TAURINE am Anleger in Ipswich. Foto: David Hazel

Die STENA DISCOVERY (19.638 BRZ/Bj. 1997), seit Januar 2007 in Belfast aufgelegt, verlor bei einer Dockung im Mai 2009 ihrer Aufschrift und Schornsteinmarke. Gerüchten zufolge soll das Schiff nach Venezuela verkauft worden sein. Foto: Trevor Kid

Flottenerneuerung bei Balearia

Die spanische Reederei Balearia ist mitten in einem Flottenerneuerungsprogramm. Im Frühjahr hat sich die spanische Reederei von der MANUEL AZANA (8.851 BRZ/Bj. 1995) getrennt und sie an Arab Bridge Maritime Co. verkauft. Umbenannt in AMMAN wird das Schiff zukünftig im Roten Meer verkehren. Im Juni wird ein Neubau, die PASSIO PER FORMENTERA von Barreras in Vigo abgeliefert. Das Schiff soll zwischen Denia, Ibiza und Formentera zum Einsatz kommen. Das nächste, für den September geplante Schiff, die SF ALHUCEMAS, lief am 27. April in Vigo vom Stapel. Diese Fähre ist ein etwas kleinerer Nachbau der MARTIN I SOLER. Ein weiteres, wesentlich größeres Schiff folgt mit der ABEL MATUTES im nächsten Jahr. (FL)

Die AMMAN ex MANUEL AZANA wird in Barcelona für Ihre neuen Eigner umgebaut. Foto: Edigio Ferrighi

T-Line - Newcomer im Mittelmeer

Nachdem Strade Blu nach der Übernahme durch Corsica Ferries von Genua Voltri in das benachbarte Vado Ligure wechselten, entstand mit T-Line eine neue Reederei. Der Fährdienst nach Termini Imerese auf Sizilen wurde am 18. April 2009 mit der T REX ex AVE LUEBECK -09 ex PAU CASALS -08 ex EUROPAX APPIA -06 ex DAWN MERCHANT -05 (22.152 BRZ/Bj. 1998) eröffnet. Diese Schiff war eigentlich für den Liepaja – Travemünde-Dienst von AVE Logistics vorgesehen, dort aber nicht zum Einsatz gekommen. Das zweite Schiff konnte die Reederei am 22. April 2009 mit der BORJA DOS (27.700 BRZ/Bj. 2007) in Dienst stellen, um tägliche Abfahrten in jede Richtung anbieten zu können. Die T REX soll im Herbst durch das Schwesterschiff der BORJA DOS, die PILAR DEL MAR ersetzt werden. (FL)

Die T REX am 8. April 2009 in Dünkirchen. Foto: Frank Lose

WASA QUEEN als ARBERIA an Ilion Lines

Eine alte Ostseefähre ist wieder zurück in Europa. Ilion Lines hat von Star Cruises die WASA QUEEN ex ORIENT SUN -92 ex ORIENT EXPRESS -91 ex EUROSUN - 91 ex ORIENT EXPRESS -90 ex EUROSUN -90 ex ORIENT EXPRESS -89 ex CLUB SEA -87 ex ORIENT EXPRESS -86 ex SILJA STAR -86 ex BORE STAR -80 (16.546 BRZ/Bj. 1975) gekauft. Ilion setzt bisher die beiden Schwesterschiffe VENEZIA ex ESPRESSO VENEZIA -03 ex ESPRESSO RAVENNA -90 (8.069 BRZ/Bj. 1978) und die GRECIA ex ESPRESSO GRECIA -99 ex ESPRESSO LIVORNO -80 (7.873 BRZ/Bj. 1973) zwischen Durres in Albanien und Triest sowie Bari in Italien ein. Die ehemalige WASA QUEEN wird auf diesen Strecken als ARBERIA ihren Dienst tun. (FL)

Die ARBERIA auf der Reede von Piräus. Foto: Panagia Ektatontapiliani

ANEK expandiert

Die griechische Reederei ANEK ist auf Expansionskurs. Zunächst beteiligte sich die Reederei wesentlich an Hellenic Seaways, dann übernahm sie im Frühjahr zusätzliche Strecken. Die bisher nur in der Adria und nach Kreta verkehrende Reederei hatte schon im letzten Jahr zwei zusätzliche, innergriechische Routen betrieben. Dieses zum einen die Verbindung von Piräus nach Chios und Mytilene mit der LISSOS und die zum anderen mit der PREVELIS von Piräus über Thira, Anafi, Kassos, Karpathos, Diafani und Chalki nach Rhodos. Ab Juni dieses Jahres wird ebenfalls die bisher für L.A.N.E. Lines verkehrende IREAPETRA L. zwischen Piräus, Milos, Santorini, Heraklion, Kasos, Karpathos und Rhodos eingesetzt. Von Hellenic Seaways wurde die ARTEMIS für Dienste zwischen den kykladischen Inseln eingechartert. (FL)

Die ARTEMIS ex GEORGIOS 2 -05 (1.612 BRZ/Bj. 1997) in ANEK-Farben in Piräus. Foto: Panagia Ektatontapiliani

Veränderungen bei BC Ferries

Nach der Indienststellung der vier Neubauten aus Flensburg trennt sich die kanadische Reederei von einigen alten Schiffen. Die QUEEN OF ESQUIMALT (9.304 BRZ/Bj. 1963) war bereits im Mai 2008 außer Dienst gestellt und in Richmond aufgelegt worden. Vor kurzem wurde das Schiff als PRINCESS JAQUELINE nach China verkauft und in Phom Phen registriert. Die QUEEN OF TSAWWASSEN (3.127 BRT/Bj. 1960) wurde am 27. September 2008 außer Dienst gestellt, zunächst in Richmond aufgelegt und dann als Unterkunftsschiff für ein Baumfällercamp verkauft. Auch die QUEEN OF VANCOUVER (9.367 BRZ/Bj. 1962) wurde ab Anfang 2009 nicht mehr eingesetzt. Ein bunter Schiffswechsel fand mit der Indienststellung der NORTHER EXPEDITION (17.729 BRZ) am 18. Mai 2009 seinen Anfang. Die hier zuvor eingesetzte NORTHERN ADVENTURE ex SONIA -07 ex SONIA-X -06 ex SONIA -06 ex ADAMANDIOS KORAIS -04 ex SONIA -04 (9.925 BRZ/Bj. 2004) wechselte in den Fährdienst zwischen Prince Rupert und den Queen Charlotte Islands. Das bisher hier einge-setzte Schiff, die QUEEN OF PRINCE RUPERT (5.864 BRZ/Bj. 1966), wurde am 20. April 2009 außer Dienst gestellt und in Richmond aufgelegt. (FL)

Umweltschützer gegen Hawaii Superferry

Die 2001 gegründete Reederei plante mit zwei Schnellfähren von Honolulu nach Kahului auf Maui und nach Nawiliwili auf Kauai zu fahren. Später sollte das Streckennetz um das Anlaufen von Kawaihae erweitert werden. Bei Austal in Mobile wurden zwei Schiffe bestellt, von denen das erste, die ALAKAI, am 19. Januar 2007 aufgeschwommen und am 1. Juni 2007 abgeliefert wurde. Die Jungfernreise zwischen Honolulu und Kahului fand am 26. August statt. Schon zwei Tage später begannen die Probleme. Per Gerichtsbeschluss wurde festgelegt, dass Maui nicht mehr angelaufen werden darf, weil Umweltschützer gegen den Fährdienst zu Gericht gezogen waren. Diese fürchteten, die Schnellfähren könnten mit Walen kollidieren und diese verletzen. Nach langwierigen Streitigkeiten wurde der Fährdienst am 14. Dezember 2007 wieder aufgenommen. Die lange Zeit ohne Einnahmen hatte der Gesellschaft schwer zu schaffen gemacht. Im Dezember 2008 zogen die Umweltschützer wieder vor Gericht und gewannen dieses Mal. Das Gericht beschloss, der Fährdienst müsse eingestellt werden, bis ein Umweltverträglichkeitsgutachten vorliege. Am Tag nach der Urteilsverkündung, dem 17. März 2009, wurde der Fährdienst eingestellt und die 259 Mitarbeiter entlassen. Die ALAKAI verholte nach Mobile um dort aufgelegt zu werden. Das zweite Schiff der Reederei, die HUAKAI, wurde bisher noch nicht eingesetzt und liegt ebenfalls dort. (FL)

oben: Die ALAKAI liegt nach dem Fiasko von Hawaii Superferry in Mobile auf. Foto: Austal

unten: *Generationswechsel bei BC Ferries: Bei der Außerdienststellung der QUEEN OF PRINCE RUPERT (vorn) am 20. April 2008 liegen die Nachfolgeschiffe nebeneinander in Prince Rupert. Oben die in Flensburg gebaute NORTHERN EXPEDITION und daneben die NORTHERN ADVENTURE. Foto: BC Ferries*

Die 92.720 BRZ große COSTA LUMINOSA ankert während ihrer Jungfernreise vor Dubrovnik. Foto: Neven Jerkovic

FERRIES Kreuzfahrtnews

MSC-Schiff MELODY entkommt Piratenangriff

Am Abend des 25. April 2009 wurde die MELODY ex STARSHIP ATLANTIC –97 ex ATLANTIC –88 (35.143 BRZ/Bj. 1982) der italienisch–schweizerischen Reederei MSC Crociere etwa 175 Seemeilen nördlich der Seychellen von somalischen Piraten angegriffen. Offenbar bemerkten Passagiere die Seeräuber, die sich dem Schiff von achtern her näherten und bewarfen diese vom Pooldeck aus mit Tischen und Liegestühlen, als sie an der Bordwand empor klettern wollten und von mehreren Booten aus das Feuer auf das Kreuzfahrtschiff eröffneten. Parallel dazu wurde der Kapitän alarmiert, der daraufhin Handfeuerwaffen an das israelische Sicherheitspersonal der MELODY ausgab. Nach einem kurzen Feuergefecht drehten die Piraten ab. Verschiedenen Medienberichten zu Folge wurden zwei Personen an Bord der MELODY durch Schüsse bzw. gesplittertes Glas verletzt. Passagiere erhoben in der Folge schwere Vorwürfe gegen den Kapitän, der den Medien gegenüber den Einsatz der Passagiere mit keiner Silbe erwähnt und diesen auch später noch klein zu reden versucht hatte, um im Gegenzug die Leistungen der Crew und seiner selbst in den Fokus zu rücken. Wenige Tage vor dem Zwischenfall hatte MSC Crociere bekannt gegeben, die MELODY aufgrund der Piratengefahr am Horn von Afrika umzurouten. Auf Empfehlung der International Maritime Organization wurde gegenüber dem ursprünglichen Routing ein Umweg von 400 Seemeilen gefahren, um der somalischen Küste möglichst lange fern zu bleiben. Als Konsequenz aus dem Angriff kündigte MSC an, zukünftig keine Reisen mehr im nordwestlichen Indischen Ozean durchzuführen. Die für November 2009 geplante Repositionierung der MSC SINFONIA ex EUROPEAN STARS –04, vom Stapel als EUROPEAN DREAM (58.625 BRZ/Bj. 2002) vom Mittelmeer nach Südafrika wird stattdessen als 20–Nächte–Kreuzfahrt auf einer Westafrikaroute mit Stopps in Marokko, Senegal und Namibia angeboten.

Veranstalter taufen Flotten-Neuzugänge

Nach Hamburg und Warnemünde wählte der deutsche Marktführer AIDA Cruises für die Taufe seines dritten Schiffs der „Sphinx"–Klasse die Baleareninsel Mallorca – seit langem einer der Basishäfen der Kussmundflotte. Als Taufpatin für die AIDALUNA (69.203 BRZ/Bj. 2009)

MEIN SCHIFF verlässt Kiel am 23. Mai 2009 zur Jungfernreise. Foto: Carl Groll

Die OASIS OF THE SEAS startete am 8. Juni 2009 zu den ersten Probefahrten. Das Schiff soll im Dezember 2009 zur Jungfernreise von Fort Lauderdale in die Karibik aufbrechen. Foto: K. Brzoza

im Hafen von Palma fungierte am 4. April 2009 das Model Franziska Knuppe. Im Sommer 2009 führt der Neubau Ostsee– und Nordlandreisen ab Warnemünde durch, bevor er im Winter auf die Kanaren verlegt.
Sein erstes Schiff taufte der Newcomer TUI Cruises am 15. Mai 2009 in der Hansestadt Hamburg. Auf plattdeutsch wünschte Entertainerin Ina Müller ihrem Täufling stets eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und ließ eine Champagnerflasche am Bug der MEIN SCHIFF ex CELEBRITY GALAXY –09 ex GALAXY –08 (76.522 BRZ/Bj. 1996) zerschellen. Bis 2012 sollen der MEIN SCHIFF zwei weitere Schiffe aus der Flotte von Royal Caribbean Cruises, die 50% an TUI Cruises halten, folgen. Zu einer festlichen Doppeltaufe der beiden Neubauten COSTA LUMINOSA (92.720 BRZ/Bj. 2009) und COSTA PACIFICA (ca. 114.500 BRZ/Bj. 2009), die gar mit einem Eintrag im Guinnessbuch „geadelt" werden soll, lud Costa Crociere am 5. Juni 2009 nach Genua ein.

ATHENA ersetzt ALEXANDER VON HUMOLDT bei Phoenix Reisen

Der Bonner Veranstalter Phoenix Reisen hat einen vorübergehenden Ersatz für die ALEXANDER VON HUMBOLDT ex JULES VERNE –08 ex WALRUS –07 ex NAUTICAN –96 ex CROWN MONARCH –94 (15.396 BRZ/Bj. 1990), die bei Redaktionsschluss noch immer in Folge des Konkurses ihres Eigners Club Cruise in Bremerhaven an der Kette lag (siehe FERRIES 1/2009): Nach einem mehrwöchigen Werftaufenthalt bei Blohm + Voss in Hamburg sollte am 6. Juni 2009 die ATHENA ex CARIBE –05 ex VALTUR PRIMA –03 ex ITALIA PRIMA –98 ex ITALIA I –94 ex FRIDTJOF NANSEN –93 ex VOLKER –86 ex VÖLKERFREUNDSCHAFT –85 ex STOCKHOLM –60 (16.144 BRZ/Bj. 1948) für Phoenix in Fahrt kommen, um bis zum 12. November 2009 die Reisen der ALEXANDER VON HUMBOLDT zu übernehmen. Die für die Sommersaison geplanten 7–Tages–Reisen der ATHENA ab Piräus, die neben Mediterranean Classic Cruises und Golden Star Cruises auch vom Eigner Classic International Cruises und dessen deutscher Generalagentur Hansa Touristik vermarktet werden sollten, entfallen ebenso wie die geplanten Kreuzfahrten der ALEXANDER VON HUMBOLDT bis zum 6. Juni sowie vom 12. bis 28. November 2009, für die die ATHENA nicht zur Verfügung steht. Phoenix Reisen geht derzeit davon aus, die ALEXANDER VON HUMBOLDT ab dem 20. Dezember 2009 wieder einsetzen zu können, nachdem sich die Hauptgläubiger Mitte April „auf einen gemeinsamen Weg zum Besitzübergang" geeinigt hätten. Die ATHENA wiederum beendet ihre Phoenix-Charter rechtzeitig, um am 14. November 2009 ab Piräus die Repositionierungsreise nach Australien anzutreten, wo sie den Südsommer 2009/2010 verbringen wird. Das langjährige Flaggschiff von Phoenix Reisen, die MAXIM GORKIY ex MAKSIM GORKIY –91 ex HANSEATIC –74 ex HAMBURG –73 (24.220 BRZ/Bj. 1969), wurde unterdessen am 25. Februar 2009 im indischen Alang zum Abbruch auf den Strand gefahren. Zuvor war das Schiff noch in MAXIM M umbenannt worden. Ende Mai 2009 war der lange Bug des Schiffs bis zu den Aufbauten bereits den Schneidbrennern zum Opfer gefallen.

Angst vor der „Schweinegrippe" – Kreuzfahrtschiffe meiden Mexiko

Nach Ausbruch der Neuen Grippe („Schweinegrippe") in Mexiko Mitte April empfahlen die US–amerikanischen Centers for Disease Control and Prevention (CDC) am 28. April 2009, „nicht-essentielle Reisen nach Mexiko" zu unterlassen. In der Folge kündigten nach und nach alle bedeutenden Kreuzfahrtreedereien, die mexikanische Häfen anlaufen, an, diese Besuche vorübergehend auszusetzen. Die Routenänderungen dauerten zumeist bis Ende Mai, da die CDC ihre Warnung bereits Mitte des Monats wieder abgeschwächt hatten. Massive Auswirkungen hatte der Verzicht auf mexikanische Anlaufhäfen vor allem auf die Routen zweier Schiffe, die planmäßig Wochentörns ab Los Angeles zu ausschließlich mexikanischen Zielen anbieten: Die MARINER OF THE SEAS (138.279 BRZ/Bj. 2003) von Royal Caribbean International sollte stattdessen bis Mitte Juni wöchentlich San Francisco, Seattle und – um dem Passenger Services Act zu genügen – das kanadische Victoria anlaufen. Für die CARNIVAL SPLENDOR (113.323 BRZ/Bj. 2008) von Carnival Cruise Lines standen hingegen Astoria, Victoria und Vancouver auf dem Programm. Ebenfalls betroffen waren „Baja California"-Kurzreisen ab Südkalifornien sowie natürlich diverse Kreuzfahrten in die westliche Karibik, bei denen jedoch größtenteils durch geringfügige Umstellungen Alternativhäfen außerhalb Mexikos angelaufen werden konnten. An Bord der PACIFIC DAWN ex REGAL PRINCESS –07 (70.285 BRZ/Bj. 1991) von P&O Cruises Australia erkrankten Ende Mai auf einer Reise rund 25 Passagiere und Besatzungsmitglieder an der Neuen Grippe. Die nachfolgende Kreuzfahrt wurde daraufhin am 1. Juni 2009 auf Geheiß der australischen Behörden abgebrochen, nachdem sich an Bord drei weitere Mitglieder der Crew infiziert hatten. Weitere größere Ausbrüche der Neuen Grippe an Bord von Kreuzfahrtschiffen gab es bis Redaktionsschluss nicht.

Wirtschaftskrise trifft die Kreuzfahrtbranche

Von der aktuellen Wirtschaftskrise bleibt auch die Kreuzfahrtbranche nicht verschont. Verschiedene große Veranstalter legten zuletzt enttäuschende Geschäftszahlen vor. Besonders hart getroffen wurden allerdings mehrere Nischenveranstalter. So hat die kroatische Firma Adriatic Cruises ihren Betrieb eingestellt. Es muss befürchtet werden, dass die DALMACIJA (5.619 BRZ/Bj. 1965), ohnehin nicht SOLAS 2010 konform, nun womöglich

Die GEMINI fährt für Quail Cruises. Das Foto zeigt das Schiff in Valencia. Foto: Manuel Hernandez

Die OCEANIC in Peace Boat-Farben am 23. Mai 2009 in Piräus. Foto: Panagia Ektatontapiliani

bereits in Kürze ihre letzte Reise zum Abbruch antreten wird. In Split lag bei Redaktionsschluss die ANDREA ex HARALD JARL –02 (2.549 BRZ/Bj. 1960) des kroatisch–amerikanischen Veranstalters Elegant Cruises an der Kette, nachdem das Unternehmen seinen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen konnte. Die Reisen der MONET ex STELLA DALMATIAE –98 ex YUSHAR –97 (1.453 BRZ/Bj. 1970) sollten hingegen zunächst wie vorgesehen stattfinden. Wie bereits in FERRIES 1/2009 vermeldet, stand der spanische Veranstalter Vision Cruises bereits zu Jahresbeginn ohne Schiff da, nachdem die VISION STAR ex SUPERSTAR GEMINI –09 ex CROWN JEWEL –95 (19.093 BRZ/Bj. 1992) stattdessen gemeinsam für die griechischen Veranstalter Mediterranean Classic Cruises und Golden Star Cruises in der Ägäis fahren sollte. Doch es kam nochmals anders: Vision Cruises stellte seinen Betrieb zwar wie befürchtet ein, doch auch die Griechen hatten bei Redaktionsschluss statt zwei geplanten Schiffen für 2009 letztlich kein einziges mehr. Nach dem Verlust der ATHENA (siehe oben) entschieden die dänischen Eigner der VISION STAR, das Schiff unter dem Namen GEMINI an den spanischen Veranstalter Quail Cruises zu verchartern. Mediterranean Classic Cruises und Golden Star Cruises beschränken sich daher in diesem Sommer darauf, Kabinenkontingente an Bord der EASYCRUISE LIFE ex FARAH –07 ex THE JASMINE –06 ex PALMIRA –01 ex NATASHA –98 ex LEV TOLSTOY –98 (12.711 BRZ/Bj. 1981) des Konkurrenten easyCruise zu verkaufen. Auch Indian Ocean Cruises soll verschiedenen Medienberichten zu Folge inzwischen aufgegeben haben. Über den Verbleib der OCEAN ODYSSEY ex IASON –05 ex JASON –95 ex EROS –66 (4.561 BRZ/Bj. 1965) herrschte bis zuletzt Unklarheit. Einen vergleichsweise positiven Ausgang nahm die Krise der britischen Reederei Hebridean International Cruises. Das Unternehmen gab im März 2009 bekannt, die HEBRIDEAN SPIRIT ex MEGASTAR CAPRICORN –00 ex SUN VIVA II –00 ex RENAISSANCE SIX –98 (4.200 BRZ/Bj. 1991) an einen Käufer in den Vereinigten Arabischen Emiraten verkauft zu haben. Umbenannt in SUNRISE soll sie in Dubai zu einer weiteren Privatyacht der dortigen Herrscherfamilie umgebaut werden. Trotz dieses Versuchs sich kurzfristig „gesund zu schrumpfen" und fortan nur noch das Kerngeschäft auf den britischen Inseln mit der HEBRIDEAN PRINCESS ex COLUMBA –89 (2.112 BRZ/Bj. 1964) fortzuführen, musste sich Hebridean International Cruises kurz darauf in „Administration", eine Form des britischen Insolvenzrechts, begeben. Nur wenige Tage später gaben jedoch die All Leisure Group und der ehemalige P&O–Chef Lord Sterling bekannt, Schiff und Marke zu erwerben, um den Veranstalter unter seinem ursprünglichen Namen Hebridean Island Cruises fortzuführen.

Die EASYCRUISE LIFE wird weiterhin in der Ägäis eingesetzt. Foto: George Koutsoukis

Aktuelle Namens- und Eignerwechsel

Größere Veränderungen kündigte in den vergangenen Monaten die spanische Reederei Pullmantur Cruises, eine Tochter des Branchen-Zweiten Royal Caribbean Cruises, an. Zunächst veräußerte man die OCEANIC ex STARSHIP OCEANIC –98 ex ROYALE OCEANIC –85 ex OCEANIC –85 (38.772 BRZ/Bj. 1965) an ein in Panama ansässiges Unternehmen, das den stolzen Liner langfristig an die japanische Peace Boat Organisation vercharterte, für die er seit April 2009 Weltreisen durchführt. Der in FERRIES 1/2009 beschriebene Plan, die PACIFIC DREAM ex ISLAND STAR –09 ex HORIZON –05 (47.427 BRZ/Bj. 1990) ab Mai 2009 auf dem lokalen mexikanischen Markt einzusetzen, wurde kurzfristig auf unbestimmte Zeit verschoben, das Schiff auf dem Weg von einem Werftaufenthalt auf den Bahamas nach Acapulco gestoppt und zunächst in Colon, Panama, aufgelegt. Mitte Mai brach es dann nach Lissabon auf, wo es seit dem 31. Mai 2009 Wochentörns für den portugiesischen Markt anbietet. Die erst wenige Wochen zuvor erstmals auf dieser Route eingesetzte ATLANTIC STAR ex SKY WONDER –09 ex PACIFIC SKY –06 ex SKY PRINCESS –00 ex FAIRSKY –88 (46.087 BRZ/Bj. 1984) wurde hingegen in Lissabon aufgelegt. Kurz vor Redaktionsschluss wurde bekannt, dass das Schiff zukünftig Reisen für in erster Linie spanische Passagiere in Südamerika anbieten soll. Die PACIFIC DREAM soll im Winter 2009/2010 Karibikkreuzfahrten unter der Flagge der Pullmantur-Tochter CDF Croisière de France durchführen, die jedoch in Frankreich und Spanien vermarktet werden sollen. Das CDF–Flaggschiff BLEU DE FRANCE ex HOLIDAY DREAM –08 ex SUPERSTAR ARIES –04 ex SUPERSTAR EUROPE –00 ex EUROPA –99 (37.301 BRZ, Bj. 1981)

Wechselspiele bei Pullmantur: oben die PACIFIC DREAM in Lissabon (Foto: Luis Miguel Correia) und unten die ATLANTIC STAR in Gibraltar (Foto: David Hazel).

Am 1. Juni 2009 war die PRINCE ALBERT II ex WORLD DISCOVERER -08 ex WORLD ADVENTURER -05 ex WORLD DISCOVERER -04 ex DREAM 21 -02 ex DELFIN STAR -97 ex BALTIC CLIPPER -92 ex SALLY CLIPPER -92 ex DELIN CLIPPER -90 (6.130 BRZ/Bj. 1989) zu Gast in Hamburg. Das Schiff wird für Silversea Cruises eingesetzt. Foto: Stefan Hefter

verbringt den Winter 2009/2010 nun im östlichen Mittelmeer sowie im Roten Meer und soll ebenfalls zweisprachig französisch/spanisch betrieben werden.

Bei Erscheinen dieser Ausgabe dürfte die REGAL EMPRESS ex CARIBE I –93 ex CARIBE –83 ex OLYMPIA –82 (21.909 BRZ, Bj. 1953) ihre letzte Reise auf dem Strand im indischen Alang beendet haben. Am 15. März 2009 brach das Schiff von Port Everglades aus zu seiner langen Überführungsreise zum Abbruch auf, die via Freeport, Port of Spain und Las Palmas de Gran Canaria zunächst zu einem Bunkerstopp in Gibraltar führte. Von dort sollte es via Suezkanal eigentlich direkt nach Alang weiter gehen, doch erzwangen technische Probleme einen Zwischenstopp in Kalamata, der das ehemalige Flaggschiff der Greek Line immerhin ein letztes Mal in seine griechische Heimat führte. Am 19. Mai 2009 entschwand das Schiff dann im Roten Meer der AIS–Überwachung zahlreicher Shiplover. Für einen anderen Veteranen gibt es indes offenbar eine Zukunft: Nachdem Fred. Olsen Cruise Lines bereits im vergangenen Jahr die Außerdienststellung seiner BLACK PRINCE ex BLACK PRINCE/VENUS –87 (11.209 BRZ/Bj. 1966) im Oktober 2009 angekündigt hatte (siehe FERRIES 4/2008), gab das britisch–norwegische Unternehmen im April 2009 bekannt, einen Kaufvertrag mit dem Unternehmen Servicios Acuaticos de Venezuela CA (SAVECA) unterzeichnet zu haben. Zukünftig werde die BLACK PRINCE Kreuzfahrten in venezolanischen Gewässern durchführen. Als sehr viel wahrscheinlicher gilt jedoch, dass sie ihr zukünftiges Dasein als Unterkunftsschiff für Bohrinselarbeiter fristen wird.

Schiffsunglücke und andere Pannen

Kurz nach Redaktionsschluss der FERRIES 1/2009 ereignete sich in der Nacht zum 26. Februar 2009 auf der COSTA ROMANTICA (53.049 BRZ/Bj. 1993) ein Brand im Maschinenraum. Das Schiff der italienischen Carnival–Tochter Costa Crociere befand sich zu diesem Zeitpunkt auf dem Weg von Rio de Janeiro nach Buenos Aires und ging nahe dem uruguayischen Touristenort Punta del Este vor Anker. Die Passagiere mussten das Schiff verlassen, das nach einer Notreparatur leer nach Genua in die Werft verholte. Mehrere Reisen mussten entfallen, wobei Costa für die Transatlantikreise am 18. März 2009 die GRAND MISTRAL ex MISTRAL –05 (48.200 BRZ/Bj. 1999) des Schwesterunternehmens Iberocruceros charterte, die nach Ende ihrer CVC–Charter in Brasilien ursprünglich ohne Passagiere nach Europa zurück kehren sollte. Die COSTA ROMANTICA konnte rechtzeitig zu Beginn ihrer Mittelmeersaison den Betrieb wieder aufnehmen. Ein ungewöhnlicher Zwischenfall ereignete sich am 5. März 2009 im Hafen von Palma de Mallorca: Die MSC FANTASIA (137.936 BRZ/Bj. 2008) riss sich bei starkem Wind von der Pier los, was eine Gangway zum Einsturz brachte. Ein älterer Passagier fiel in das Hafenbecken. Besatzungsmitglieder sprangen hinab und retteten den Mann, der mit schweren Verletzungen in ein Krankenhaus kam. Ursache für das Losreißen war nicht etwa ein Reißen der Taue. Stattdessen hielten zwei Poller auf der Pier, an denen insgesamt sechs Festmachertaue angebracht waren, den auf sie einwirkenden Kräften nicht stand und rissen ab. Die Hafenbehörde von Palma übernahm die Verantwortung für den Vorfall.

Wieder einmal wegen eines defekten Mermaid-Pods musste Celebrity Cruises im März 2009 eine Kreuzfahrt absagen: Diesmal traf es die MILLENNIUM (90.228 BRZ/Bj. 2000), die kurzfristig im australischen Sydney in die Werft ging. Aufgrund der Schwere des Schadens und der hierdurch stark verminderten Geschwindigkeit des Schiffs war es nicht möglich, die Reparatur bis zu einer lange geplanten Dockung im Mai 2009 zu verschieben, bei der das Schiff unter anderem in CELEBRITY MILLENNIUM umbenannt wurde. Ebenfalls wegen eines Pod-Defekts musste Regent Seven Seas Cruises die Weltreise der SEVEN SEAS VOYAGER (42.363 BRZ/Bj. 2003) am 18. April 2009 in Civitavecchia abbrechen. Etwa einen Monat zuvor hatte sich nahe Singapur ein Fischernetz in der Steuerbordschraube verfangen, wodurch der entsprechende Dolphin-Pod beschädigt wurde. Die SEVEN SEAS VOYAGER verholte nach Genua in die Werft, zwei Reisen entfielen. Am 21. Mai 2009 kam das Schiff wieder in Fahrt. Aufgrund eines Defekts der Backbord–Hauptmaschine fiel die DISCOVERY SUN ex BALANGA QUEEN –94 ex SCANDINAVIA SUN –92 ex CARIBE BREMEN –81 ex CARIBE –81 ex SVEA STAR –76 ex FREEPORT –73 ex FREEPORT I –73 ex FREEPORT–68 (11.979 BRZ/Bj. 1968), die für den Budgetanbieter Discovery Cruise Line einen Kreuzfahrt– und Fährdienst zwischen Port Everglades und Freeport auf Grand Bahama anbietet, vom 5. April bis 2. Mai 2009 aus. Die Reparatur des betagten 16–Zylinder–Diesels kostete Medienberichten zu Folge rund eine Million US–Dollar.

Einen Zwangsstopp in Bremerhaven legte die SAGA ROSE ex GRIPSHOLM –97 ex SAGAFJORD –96 (24.528 BRZ/Bj. 1965) vom 20. bis 23. Mai 2009 ein. Ursprünglich sollte das Schiff aus Dover kommend durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Stockholm fahren, doch erforderten Steuerprobleme eine umgehende Reparatur. Während ihrer Repositionierung aus der Karibik nach Kiel zog sich die MSC ORCHESTRA (92.409 BRZ/Bj. 2007) eine Beschädigung an einem Blatt ihrer Steuerbordschraube zu, die sich durch ungewöhnliche Vibrationen bemerkbar machte. Möglicherweise war eine Kollision mit einem treibenden Container oder einem ähnlichen Objekt hierfür verantwortlich. Nach der Ankunft in Kiel am 20. Mai 2009 ersetzten Taucher eines belgischen Spezialunternehmens das defekte Propellerblatt. Eine geplante Kurzreise ins Blaue mit mehr als 1.200 geladenen Gästen vom 20. bis 22. Mai 2009 fand aus diesem Grund als buchstäbliche „Cruise to nowhere“ statt.

Raoul Fiebig

Für The Yachts of Seabourn wird bei der Mariotti-Werft in Genua die SEABOURN ODYSSEY gebaut. Das mit 32.000 BRZ vermessene Schiff ist 198,8 m lang und kann 450 Passagiere befördern. Die Jungfernreise ist für den 24. Juni 2009 von Venedig nach Istanbul geplant. Foto: Nikos Thrylos

Bereits seit dem 18. Februar 2008 liegt die DOLFIJN II ex DOLFIJN I -80 ex NORDWELLE -76 ex GORCH FOCK -74 (916 BRZ/Bj. 1964) in Danzig bei der Gryfia Shipyard. Ursprünglich war das Schiff von der Hamburger Hadag für den Helgoland-Dienst gebaut worden. Foto: Frank Heine

FERRIES Küstenschifffahrt

Computeranimation des Neubaus von Sietas für die W.D.R. Quelle: W.D.R.

Neubau für Wyker Dampfschiffs-Reederei

Die Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) hat den Auftrag zum Bau der in FERRIES 4/2008 ausführlich beschriebenen Doppelendfähre an die Sietas-Werft in Hamburg-Neuenfelde vergeben. Nach etwa 12-monatiger Bauzeit soll die Fähre im Jahr 2010 übernommen werden. Im Zuge der Einführung des neuen Schiffes wird auch die Infrastruktur an Land geändert werden. Das neue Be- und Entladekonzept sieht eine Trennung des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs vor. Fahrgäste ohne Auto sollen zukünftig über Seitenein- und Ausstiege direkt auf das Salondeck des Schiffes gelangen. Dafür ist der Bau spezieller Rampen in den Fährhäfen Dagebüll, Wittdün und Wyk notwendig. Um diese neuen Anlagen nutzen zu können, sind Umbauten an den Fähren SCHLESWIG-HOLSTEIN (1.743 BRZ/Bj. 1988), NORDFRIESLAND (2.250 BRZ/Bj. 1995) und RUNGHOLT (2.265 BRZ/Bj. 1992) geplant. Nach In-dienststellung der neuen Doppelendfähre sollen voraussichtlich zwei ältere Einheiten des Unternehmens verkauft werden.

Die NORDFRIESLAND machte am 25.04.2009 einen „Ausflug“ auf eine Sandbank vor Wittdün. Damit die Besatzung einen Fremdkörper (Gummischlauch) aus dem Ansaugkanal für die Kühlwasserzufuhr der Fähre herausschneiden konnte, ließ sie das Schiff dort trocken fallen. Mit dem folgenden Hochwasser schwamm die NORDFRIESLAND wieder auf. Somit konnte auf spektakuläre Art ein kostenintensiver Werftaufenthalt vermieden werden.

ADLER III in Swinemünde

Das im Jahr 2008 von der Germania Schifffahrtsgesellschaft mbH mit dem Marketingnamen KOMMANDANT auf der internationalen Dollart-Route zwischen Emden, Ditzum und Delfzijl eingesetzte Fahrgastschiff ADLER III ex NORDERTOR -07 ex ADLER III -04 (132 BRZ/Bj. 1975) fährt nunmehr in polnischen Gewässern. Seit dem 15.05.2009 bietet die Reederei Sven Paulsen (Adler-Schiffe) mit der Einheit Hafenrundfahrten in Swinoujscie / Swinemünde an. Noch bis Ende Oktober stehen täglich vier Abfahrten auf dem Programm. Die zweistündigen Touren sind kontrastreich, führt die Route doch an Fährterminals und Kormoran-Kolonien vorbei bis in die Swinemündung, von der aus man z. B. auf die deutschen Seebäder der Insel Usedom blicken kann. Darüber hinaus steht die ADLER III für Charterfahrten zur Verfügung. Die Linie Emden – Ditzum – Delfzijl wird im Jahr 2009 nicht betrieben.

Am 5. April 2009 passierte die ADLER III den NOK. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Fahrten ab Stade

Ab Stade werden interessante Auslüge mit unterschiedlichen Schiffstypen angeboten. Zum einen kommt die 22,7 Meter lange und 6,75 Meter breite SCHWINGEFLAIR ex SEBASTIAN -07 ex HARLE JET -91 (94 BRZ/Bj. 1985) vom Bugsier- und Reededienst Uwe von Ahn zum Einsatz. Die

Die TIDENKIECKER verfügt nur über 50 cm Tiefgang. Foto: Stefan Hefter

SCHWINGEFLAIR fährt u. a. regelmäßig von der Schwinge durch die Elbe in die Stör und führt Fahrten nach Glückstadt und Uetersen durch. Ferner stehen Brunchfahrten und Punschfahrten (im Winter) auf dem Programm. Darüber hinaus ist das Schiff bei Großevents wie dem Hamburger Hafengeburtstag oder Kreuzfahrtschiffsankünften präsent. Natürlich steht die SCHWINGEFLAIR auch für Chartereinsätze zur Verfügung. Bevor das Schiff von Uwe von Ahn übernommen wurde, fuhr es zunächst jahrelang in ostfriesischen Gewässern und später rund um Rügen. Ein anderes Schiff, das seine Touren überwiegend in Stade, aber auch in Wischhafen und Krautsand beginnt, ist die TIDENKIEKER (Bj. 2004). Diese 16,20 Meter lange und 4,80 Meter breite Einheit wird auch „Safari-Schiff" genannt, da sie selbst bei einer Vollauslastung von 54 Passagieren mit einem Tiefgang von nur 0,50 Metern noch flache Gewässer befahren kann. So werden mit der TIDENKIEKER z. B. Fahrten in die naturgeschützten Nebenarme der Elbe angeboten. Daneben werden regelmäßig Inseln und Sandbänke in der Elbe angelaufen, die von den an der Natur interessierten Fahrgästen auch betreten werden können. Zu diesem Zweck besitzt die TIDENKIEKER einen Steg am Schiffsbug, der ausgefahren werden kann und über den die Passagiere an Land gelangen. Ein weiteres Angebot stellen die Drei-Flüsse-Touren des Schiffes dar. Hierbei startet die TIDENKIEKER in Stade und fährt über die Schwinge in die Elbe und weiter in die Este bis hinauf nach Buxtehude. Sowohl die Fahrten mit der SCHWINGEFLAIR als auch mit der TIDENKIEKER können bei der Stade Tourismus-GmbH gebucht werden.

Die SCHWINGEFLAIR am 1. Juni 2009 auf der Elbe. Foto: Stefan Hefter

HANSEBLICK für die Weiße Flotte

Die Weiße Flotte Stralsund hat von der Schiffswerft Bolle in Neu-Derben an der Elbe ein Cabrio-Schiff übernommen. Die 37 Meter lange und 6,60 Meter breite HANSEBLICK wurde nach einer Fernsehsendung des NDR benannt und von Moderatorin Sybille Rothe am 15.05 2009 in Stralsund getauft. Das rund 1,5 Millionen Euro teure Schiff besitzt ein verglastes Dach, das für die maximal 160 Fahrgäste teilweise oder ganz geöffnet werden kann. Zum Einsatz kommt das Aqua-Cabrio nicht nur für Hafenrundfahrten. Der innovative Neubau soll auch die ALTEFÄHR (Bj. 1996) im Liniendienst auf der Strecke Stralsund – Altefähr/Rügen unterstützen. Als bundesweit erstes Cabrio-Schiff ist die HANSEBLICK für Fahrten auf den Küsten-/ Boddengewässern zugelassen.

Stefan Hefter

Mehrmals im Jahr verlässt die SEUTE DEERN (769 BRT/Bj. 1961) ihren Liegeplatz in Harburg und nimmt an Großevents wie dem Hamburger Hafengeburtstag teil. Foto: Stefan Hefter

Die PRINCESA MAYA liegt noch im auf dem Riff in Mexiko. Foto: Leslie Gotmoxie

HADAG-Fähre als künstliches Riff

von Cai Rönnau

Als am 15.September 1954 die JUNGFERNSTIEG von der Schiffswerft Johann Oelkers an die Hafen-Dampfschiff A.G. abgeliefert wurde, dachte niemand an das Ende des Schiffes. Als dritter Neubau vom "Typ III" versah das Schiff in den ersten Jahren zuverlässig seinen Dienst zwischen den Landungsbrücken und Finkenwerder. Zunehmender Schiffsverkehr auf der Elbe machte Mitte der sechziger Jahre den Einbau von Radargeräten erforderlich. Dieser erfolgte bei der JUNGFERNSTIEG beim Umbau des Schiffes im Jahre 1967. Hier wurde auf der Scheel & Jöhnk Werft in Harburg der hintere Einstieg umgebaut, um mehr wetterunabhängige Salonsitzplätze zu schaffen. Nach dem Umbau erhielt das Schiff auch den neuen weißen Anstrich, der den bisherigen, klassisch grünen Anstrich, ersetzte. Nach ihrem Umbau eignete sich die JUNGFERNSTIEG ideal für den immer mehr anwachsenden Ausflugsverkehr ins Alte Land, und auch nach Cuxhaven und Glückstadt.

Nachdem im Jahr 1974 der Elbtunnel eröffnet wurde, brachen die Passagierzahlen von vorher knapp 20 Mio. auf nur noch knapp 8 Mio. Passagiere ein. Die HADAG verkaufte dadurch viele nicht mehr benötigte Schiffe. Die JUNGFERNSTIEG wurde nicht mehr oft auf ihrer alten Linie Landungsbrücken-Finkenwerder eingesetzt, sondern mehr an den "starken" Wochenenden im Ausflugsverkehr nach Lühe und Schulau. In den letzten Betriebsjahren bei der HADAG hatte man an der Bordwand Werbung einer bekannten Biermarke aus Hamburg stehen. Leider wurde in den letzen HADAG-Jahren nur das Nötigste Schiff investiert und das Schiff war in einem sehr schlechtem Zustand.

1990 wurde die JUNGFERNSTIEG an Ulrich Schwartau verkauft, der sie nach Finkenwerder verholen ließ. Dort wurde das Schiff komplett entkernt und mit einer wunderschönen Inneneinrichtung versehen. Von außen sah man die Veränderungen am Schiff nur durch die neu eingebaute Ankerklüse an der Steuerbordseite des Schiffes. So lag die JUNGFERNSTIEG als privates Partyschiff viele Jahre am City-Sportboothafen am Baumwall. Mitte Juli 1995 machte eine kleine ehemalige HADAG-Fähre die längste Reise in ihrer Geschichte, als sie von Hamburg über Gibraltar, die Kanarischen Inseln nach Miami fuhr. Hier wurde das Schiff ab dem 5. November 1996 erneut umgebaut. Die untere Wallschiene wurde entfernt, diese war typisch für die HADAG-Fähren "doppelt" angebracht. Zum Jahreswechsel 1996/97 verholte die JUNGFERNSTIEG in die Dominikanische Republik, um dort als "Partyschiff" zum Einsatz zu kommen. Später hatte man die Idee, sie als Basisschiff für Tauchexkursionen und Segeltörns umzubauen. Dieser erneute Umbau erfolgte in Kuba und begann im März 2000. An der Backbord-Seite war jetzt ein klappbarer Bootssteeg angebracht. Dieser war aber nur kurz im Einsatz. Ab 2002 war das inzwischen in PRINCESA MAYA umbenannte Schiffe in Cozumel / Mexiko stationiert. Es führte von hier Fahrten für die Gäste der NCL-Kreuzfahrtschiffe durch, die als Taucher die Unterwasserwelt erkunden wollten.

Am 18. August 2007 kündigte sich ein Hurrikan an. Die PRINCESA MAYA suchte Schutz in einer Bucht und ging dort vor Anker. Als der Sturm dann mit voller Gewalt über die Insel Cozumel hereinbrach, hielt der Anker nicht mehr und das losgerissene Schiff wurde nach mehreren Grundberührungen auf das Mangroven-Riff getrieben. Später wurde der Treibstoff abgepumpt und die mexikanische Regierung beschloss im Juni 2008, das Schiff als künstliches Riff vor Ort zu belassen.

Errata und Ergänzungen

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

FERRIES 1/2007 :
Seite 4:
Das obere Foto zeigt die HERALD OF FREE ENTERPRISE und nicht die SPIRIT OF FREE ENTERPRISE, wie in der Bildunterschrift beschrieben.
Seite 34:
SEA EXPRESS 1 statt SEA EXPRESS I
INCAT 041 statt INCAT 41
Seite 42:
AEOLOS KENTERIS I statt 1
AEOLOS KENTERIS II statt 2
ESPRESSO DURAZZO statt ESPRESSO DURRAZZO
GIUSEPPE D'ABUNDO statt GUISEPPE D'ABUNDO
MARIA GRAZIA ON. statt MARIA GRAZIA O
GIUSEPPE SA. statt GUISEPPE S
MASARRAH statt MASRRAH
LUIGI PA. statt LUIGI P
MACEDONIA statt MAKEDONIA
SPEARHEAD TSV-1X statt SPEARHEAD TSV-IX
AEOLOS KENTERIS nicht AELOS KENTERIS wurde an Namma Lines verchartert
Higashi Nihon Lines nicht Higashi Nippon
NARVIK wurde an Rogaland Maritime Videregående Skole verkauft und nicht an Sjømenns Kristne Forening.
Seite 43:
Das untere Bild zeigt die SUPERFAST VII und nicht SUPERFAST VIII. Das Baujahr beider Schiffe ist 2001, nicht 2003

FERRIES 2/2007 :
Seite 12:
CORAGGIO statt CORRAGIO
Seite 42:
GABRIEL SCOTT statt GABRIELL SCOTT
DMITRIY SHOSTAKOVICH statt DMITRIY SHOSTAKOVIC

FERRIES 3/2007 :
Seite 12:
CORAGGIO statt CORRAGIO
In der Aufstellung Grandi Navi Veloci fehlt die LA SUPREMA, die auch 2009 noch die Linie Genua – Olbia befährt.
Seite 13:
GIUSEPPE SA. statt GUISEPPE SA.
Die ex-Namen der MOBY OTTA wurden in der falschen Reihenfolge wiedergegeben. Richtig muss es heißen: MOBY OTTA ex PRINCESS OF SCANDINAVIA -06 ex TOR SCANDINAVIA -91 ex WORLD WIDE EXPO -83 ex TOR SCANDINAVIA -82 ex HOLLAND EXPO -79 ex TOR SCANDINAVIA -79.
Seite 15:
OKUDOGO 8 statt OKUDOGO No. 8
Seite 17:
PANAGIA TINOU 2 statt PANAGIA TINOU II
PRINS PHILIPPE statt PRINS PHILLIPPE
Seite 27 und 29:
Der Name der eingesetzten Nomicos-Tragflächenboote wurde an den Schiffen FLYING ICARUS geschrieben, nicht FLYING IKARUS.
Seite 28 und 30:
hier wurden leider die Fotos der LEMNOS vertauscht: 1990 ohne Europaflagge, 1994 mit Europaflagge
Seite 28:
MACEDONAS statt MAKEDONAS
Seite 31:
Sporades Ferries war eine Tochtergesellschaft der Hellenic Seaways-Vorgängers Hellas Ferries.
Seite 39:
ELYROS statt ELIROS
CORSICAMIRA statt CORSICA MIRA
Seite 46:
C EXPRESS statt C CASINO
MILLENNIUM EXPRESS statt MILENNIUM EXPRESS
SCOTIA PRINCE statt SCOTIA PRINCESS
GOTLANNINGEN statt GOTLANINGEN
Seite 48:
BADIS ex BORE I wurde 1973 gebaut, nicht 1980

FERRIES 4/2007 :
Seite 32:
SUPERSPEED 1 statt COLOR SUPERSPEED 1
SUPERSPEED 2 statt COLOR SUPERSPEED 2

FERRIES 2/2008 :
Seite 8:
SØBY-FÆRGEN statt SØBYFÆRGEN
Seite 22:
AMELIA A.I statt AMELIA I.A
Seite 28:
TIDEFJORD wurde im April 2008 abgeliefert, nicht die TIDESUND. Diese folgte im Juni.
Seite 30:
Der ex-Name der MEGA EXPRESS FIVE war PHOENIX EXPRESS und nicht PHOENIX.
CRUISE ROMA statt EUROCRUISE ROMA

FERRIES 3/2008 :
Seite 10:
Das Foto zeigt die LISCO GLORIA im Anstrich von 2006 und nicht 2008.

Seite 21:
Comanav: zusätzlich zu der IBN BATOUTA fährt die AL MANSOUR ex MOBY KISS -97 ex REINE ASTRID -97 ex STENA NAUTICA -83 ex STENA NORDICA -81 ex HELLAS -80 ex STENA NORDICA -80 ex HELLAS -79 ex STENA NORDICA -78 zwischen Algeciras und Tanger.
Seite 26:
Bei der THEOFILOS handelt es sich um die ehemalige NILS HOLGERSSON (III) und nicht um das Schwesterschiff PETER PAN (II).

FERRIES 4/2008 :
Seite 38:
Die Washington State Ferries ILLAHEE; KLICKITAT; NISQUALLY und QUINAULT wurden bisher nicht verschrottet, sondern liegen nach wie vor in Seattle auf. Der Verkauf nach Mexiko hat sich aber definitiv zerschlagen.

FERRIES 1/2009 :
Seite 2:
PENTALINA wurde 2009 gebaut, nicht 2000
Seite 8:
Das obere Foto zeigt die Fraglines-Schiffe im Zustand von 1990, nicht 1994

Die BAHAMAS CELEBRATION ex PRINSESSE RAGNHILD -08 (35.481 BRZ/Bj. 1981) wurde am 16. März 2009 erstmals von Celebration Cruise Lines eingesetzt. Die ehemalige Oslo-Kiel Fähre verkehrt nun zwischen Fort Lauderdale und den Bahamas. Foto: Birger Christiansen

DFV Intern

DFV-Mitgliederversammlungen 2009

Am 19.04.09 fand unsere zweite Mitgliederversammlung im laufenden Jahr an Bord der RICKMER RICKMERS statt. Unsere erste Mitgliederversammlung vom 24. März 2009 war aufgrund der zu geringen Anzahl von stimmberechtigten Mitgliedern leider nicht beschlussfähig, sodass es gemäß Satzung nötig war, nach zwei und binnen vier Wochen, eine weitere Mitgliederversammlung einzuberufen.

Das Protokoll in Kürze:

TOP 3
Der Vorstand des Deutschen Fährschiffahrtsverein e.V. wurde einstimmig für die Jahre 2006 bis 2008 entlastet.
TOP 4
Die Änderungen innerhalb der Satzung wurden gemäß den Vorschlägen des Vorstands einstimmig angenommen. (Bitte entnehmen Sie die Details der Einladung, welche Sie im März zugeschickt bekommen haben.)
TOP 5 Da sich auch nach langer Suche kein Mitglied fand, welches sich bereit erklärte die Internetpräsenz des Vereins zu aktualisieren als auch zu warten, soll nun entsprechend der finanziellen Möglichkeiten, diese von einem professionellen Webdesigner auf neusten Stand gebracht werden. Die spätere Pflege wird durch den Vorstand erfolgen.
TOP 6
Das neue Layout des Vereinsmagazins FERRIES fand große Begeisterung. Vorschläge zur weiteren Optimierung wurden ebenfalls gemacht und an die Redaktion weitergegeben.
TOP 7
Die finanzielle Situation des Vereins ist nach der unumgänglichen Anpassung des Mitgliedsbeitrags stabil, eine Anpassung wird erst wieder bei steigenden Herstellungskosten des Vereinsmagazins FERRIES nötig werden bzw. bei exorbitanter Erhöhung des Portos. Die Mitgliedsbeiträge gehen zum größten Teil in die Erstellung des Vereinsmagazins. Weitere ständige Ausgaben sind der Webspace für die Homepage und Kosten für administrative Dinge.
Schriftführer: Gunnar Menzer
Die ordnungsgemäße Durchführung der Mitgliederversammlungen vom 24.03.2009 und 19.04.09 bedarf noch der Bestätigung des Amtsgerichts.

DFV-Treff in Hamburg

Kurz vor der Sommerpause gibt es noch ein DFV-Treffen in Hamburg.
Termin: Dienstag, 23. Juni 2009, 18.30 Uhr
Lokal: Variable
Anschrift: Karolinenstr. 23, 20357 Hamburg
ÖPNV: U-Bahn-Station Messehallen
Damit wir planen können, bitten wir auch dieses Mal um eine Anmeldung per E-Mail an Frank Schönstedt: dfvtreffhh@cruiseferry.de

Möchten Sie Mitglied im DFV werden und FERRIES viermal jährlich, quartalsweise frei Haus erhalten?

Informations- und Aufnahmeformular über:

Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.
Marius Carta, Schenkendorfstraße 2, D-28211 Bremen
marius.carta@dfv-online.info oder marius.carta@gmx.de
www.dfv-online.info
Tel: +49 (0)421 1615659
Mobil: +49 (0)171 3476332

DFV-Mitgliederreise und FERRIES-Leserreise vom 2.10.09 bis zum 4.10.09 mit Tallink-Silja Line

Die Reise beginnt in Stockholm an Bord der SILJA SERENADE, führt weiter mit der SUPERSTAR nach Tallinn und zurück nach Stockholm an Bord der neuen BALTIC QUEEN. Preise in Kabine inkl. 2x Abendbuffet und 2x Frühstück ab 175,00 €. Mit der FERRIES 1/09 wurden bereits die Buchungsunterlagen für diese Reise verschickt. Ebenfalls ist ein Onlineformular auf der Homepage des Vereins zu finden.
Hilfe zu Flügen finden Sie auf unserer Homepage im DFV-Forum oder Sie kontaktieren uns über die bekannten Wege direkt.
Haben Sie weitere Fragen oder benötigen ein Buchungsformular, so wenden Sie sich gerne an den DFV. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Unser Tipp für Stockholm:

Möchten Sie weitere Tage in Stockholm verbringen und suchen ein kostengünstiges und zugleich hochwertiges Hotel, so empfehlen wir das 5-Sterne Hotel Sheraton, direkt am Hauptbahnhof.
Einzelzimmer 99,00 €, Doppelzimmer 109,00 € (Zimmerpreise) inkl. Frühstück und Transfer zum Silja-Terminal am Freitag, den 2.10.09.
Dieses Angebot ist exklusiv für diese Reise über unseren Partner DERPART Incentives & More buchbar.

Die neue BALTIC QUEEN (48.915 BRZ) wurde am 16. April 2009 von STX Europe in Rauma abgeliefert und absolvierte am 24. April 2009 Ihre Jungfernreise im Stockholm – Mariehamn – Tallinn-Dienst. Das Schiff ist eine Schwester der GALAXY (Bj. 2006) und der BALTIC PRINCESS (Bj. 2008). Diese Schiffe verkehren zwischen Stockholm, Mariehamn und Turku und zwischen Helsinki und Tallinn. Foto: Micke Asklander

Name	von		an	Neuer Name	Bemerkungen
Fähren					
ANDFJORD-FERGA	Fergesambandet Andøya Senja	V	Karibik	BEQUIA EXPRESS 4	ex RAUMA
ARIADNE	Hellenic Seaways	C	Algerie Ferries		ex RAINBOW BELL
BORJA DOS	Epic Shipping	C	T-Line		Genua -Termini Imerese
CLAYMORE	Pentland Ferries	V	CT Offshore ApS		Umbau zum Offshore-Schiff
EUROSTAR BARCELONA	Grimaldi Ferries	C	Minoan Lines	ZEUS PALACE	Patras-Igoumenitsa-Ancona
GEORGIOS EXPRESS	Ventouris	V	Abbruch in Aliaga		ex ROI BAUDOUIN
IERAPETRA L.	Lane Lines	C	ANEK Lines		ex TALOS
MANUEL AZANA	Balearia	V	Arab Bridge Maritime Co.	AMMAN	Rotes Meer
PANAGIA TINOU	NEL Lines	V	Türkei		ex LEMNOS
PRIMROSE	Transeuropa Ferries	V	Comarit		Almeria - Al Hoceima
QUEEN OF ESQUIMALT	BC Ferrries	V	China	PRINCESS JAQUELINE	
REGINA BALTICA	Tallink	C	Acconia Trasmediterranea		Almeria-Nador
ROSTOCK	Scandlines	C	Comarit		Almeria-Nador (Sub-Charter)
SPEEDONE	Speedferries	V	Epic Shipping	SEA LEOPARD	ex INCAT 045
STENA TRANSPORTER	Stena Line	V	Strade Blu	STRADE CORSE	Livorno - Olbia
SUPERSEACAT FOUR	Aegaen Speed Lines	N		SPEEDRUNNER IV	Ägäis-Dienste
SUPERSEACAT THREE	Aegaen Speed Lines	N		SPEEDRUNNER III	Ägäis-Dienste
VIKING	Seacontainers	C	Atlantico Lines (Azoren)		ex SUPERSEACAT TWO
WASA QUEEN	Star Cruises	V	Ilion Lines	ARBERIA	Albanien-Italien
Passagierschiffe					
ATHENA	Classic International Cruises	C	Phoenix Reisen		ex VÖLKERFREUNDSCHAFT
ISLAND ESCAPE	Island Cruises	C	Thomson Cruises		ex SCANDINAVIA
ISLAND STAR	Pullmantur Cruises	N		PACIFIC STAR	ex HORIZON
MAXIM GORKIY	Maxim Gorkiy Shipping	V	Abbruch in Alang	MAXIM M	ex HAMBURG
OCEANIC	Pullmantur Cruises	V	Peaceboat		
SKY WONDER	Pullmantur Cruises	N		ATLANTIC STAR	ex FAIRSKY
Ro-Ro					
AEGEAN PEARL	Aegean Carriers	C	Trasporti Marittimi		Genua-Cagliari
ANGLIAN WAY	Cobelfret	N		TAURINE	ex THOMAS WEHR
AVE LÜBECK	Epic Shipping	C	T-Line	T REX	Genua -Termini Imerese
BIRKA EXPORTER	Birka Lines	C	Fastmed Line		Marseille-Tunis
BIRKA TRANSPORTER	Birka Lines	C	Fastmed Line		Marseille-Tunis
CELTIC SUN	Hellenic Seaways	N		HELLENIC SAILOR	Korinth-Porto Maghera
CLIPPER RACER	Seatruck Ferries	C	Balearia		Barcelona-Menorca
FINLANDIA	Finnlines	C	Grimaldi Ferries		Genua -Tunis-Tripolis
FINNHANSA	Finnlines	V	Grimaldi Ferries	EUROFERRY SICILIA	Genua-Catania-Malta
FLANDERS WAY	Cobelfret	N		RANINE	ex GABRIELLE WEHR
IPSWICH WAY	Cobelfret	V	Istanbul Lines	ISTANBUL N	ex RODONA
OSTEND WAY	Cobelfret	V	Istanbul Lines	BASTON N	ex SAPPHIRE

V = Verkauf • N = Umbenennung • C = Charter

Der Neubau SCOTTISH VIKING (26.904 BRZ) wurde am 31. Mai 2009 von Visentini in Donada an Epic Shipping abgeliefert und absolvierte am 18. Mai 2009 die Jungfernreise im Zeebrügge – Rosyth-Dienst in Charter von Norfolk Line. Das Foto zeigt das Schiff im Firth of Forth mit der 1890 eröffneten, weltbekannten Eisenbahnbrücke im Hintergrund. Foto: David Dodds

Der Neubau CRUISE EUROPA lief am 14. März 2009 bei Fincantieri in Castellamare di Stabia vom Stapel. Ab Herbst wird sie für Minoan Lines zwischen Patras, Igoumenitsa und Ancona eingesetzt. Foto: Nikos Thrylos

Auf ihrer letzten Reise ins indische Alang machte die REGAL EMPRESS ex CARIBE 1 -93 ex CARIBE -82 ex OLYMPIA -82 (21.909 BRZ/Bj. 1953) am 29. April 2009 einen Bunkerstopp in Gibraltar. Foto: Tony Davis

Die STENA ADVENTURER (43.532 BRZ/Bj. 2003) im neuen Stena-Line Anstrich am 14. April 2009 einlaufend Dublin. Foto: Frank Lose

Aus einer Fähre wurde ein Kreuzfahrtschiff: die EXPEDITION ex ÅLANDSFÄRJAN -08 ex TIGER -86 ex nf TIGER -85 ex KATTEGAT -78 (6.334 BRZ/Bj. 1972) passierte am 3. April 2009 den Nord-Ostseekanal. Das Schiff wird von G.A.P. Adventures zu Expeditions-kreuzfahrten eingesetzt. Im früheren Fahrzeugdeck wurden Kabinen für 120 Passagiere eingebaut. Foto: Hans-Joachim Hellmann