

FÄHREN

MÄRZ 2020
29. JAHRGANG
ISSN 2700-0753

1-20



DAS MAGAZIN DES DEUTSCHEN FÄHRSCHIFFFAHRTSVEREINS
FÄHRSCHIFFE · KREUZFAHRER · KÜSTENPASSAGIERSCHIFFE · AUSFLUGSDAMPFER



Mit der neuen **COLOR HYBRID** auf Sturmfahrt

Drei Monate durch das **Baltikum**

Kreuzfahrtanläufe in deutschen Häfen 2020

Vom Helgen bis zum Strand: **PRINSESSE ANNE-MARIE**



Oben: Nach der Werftüberholung in Dunkerque, wo auch die neuen Brittany Ferries-Logos angebracht wurden, befindet sich die NORMANDIE EXPRESS seit dem 23. Oktober 2019 im „Winterschlaf“. Die neue Saison auf der Route Cherbourg- Portsmouth startet am 30. April 2020. Aufgenommen am 7. Februar 2020 in Le Havre von Andreas Wörteler.

Unten: Im zweiten Heft des Jahres 2019 hatten wir uns mit dem Leben der SAINT ELOI beschäftigt, die eigentlich schon im vergangenen Sommer einen Liniendienst innerhalb der Azoren aufnehmen sollte. Doch noch immer liegt das Schiff in Perama, wie auf diesem Bild von George Koutsoukis vom 8. Dezember 2019 zu sehen. Weitere Bilder von "alten Bekannten" gibt es auf Seite 17.



FÆHREN

Das Magazin des Deutschen Fährschiffsvereins

ISSN 2700-0753

www.faehrverein.info

magazin@faehrverein.info

Redaktionsanschrift am Fuß der Spalte

Redaktionsleitung

Stefan Kaminski

Ralph Christian Schöttker

Redaktion

Marcel Brech, Raoul Fiebig, Stefan Hefter, Uwe Jakob, Kai Ortel, Heino Sehlmann, Andreas Wörteler.

Layout und Satz

Torsten Noelting,

Ralph Christian Schöttker

Fotobearbeitung

Andreas Wörteler

Weitere Mitarbeiter dieser Ausgabe

Klaus Bombel, Krzysztof Brzoza, Alexander Brede, Rob de Visser, Christian Eckardt, Gernot Eschner, Dr. Ernst Galutschek, Dirk Jankowsky, Jørn Bent Jensen, Preben Jensen, Neven Jerkovic, George Koutsoukis, Frank Lose, Bruce Peter, Ralph Prüssmann, Helge Rasmussen, Martin Schubotz, Burkhard Schütt, Anja Sehlmann, Marko Stampehl, Ulrich Streich, Volkmar Tost, Elke Wörteler.

Korrekturen

Alexander Brede, Raoul Fiebig, Stefan Hefter, Uwe Jakob, Kai Ortel.

Druck & Herstellung

Druckzentrum Neumünster GmbH
Rungestraße 4
24537 Neumünster

FÆHREN erscheint

viermal jährlich, quartalsweise.

Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

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

Deutscher Fährschiffsverein e. V.

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

Mitgliedsbeitrag 2020:

Inland 33,- EUR • Ausland 38,- EUR

Aufnahmeantrag und Infos erhältlich bei

DFV e.V. • 1. Vorsitzender

Ralph Christian Schöttker

Am Grambker See 21a

28719 Bremen

rcs@faehrverein.info

Editorial



Liebe DFV-Mitglieder,

„neues Jahr, neues Glück, oder in unserem Falle: neues Outfit. Sicher haben Sie längst bemerkt, daß die alte Titelseite durch eine neue abgelöst wurde.“ So begann das Editorial unserer Vereinszeitschrift vor genau 25 Jahren. Auch bei der 1. Ausgabe im Jahr 2020 hat es eine Veränderung gegeben. Äußerlich ist diese zwar nicht so auffällig, wie das im Jahre 1995 der Fall war, als das bis dahin schwarzweiße Magazin mit einer Titelseite im seltsam pinken Grunddesign daherkam. Ja, auch im Inneren hat sich eigentlich gar nichts verändert. Kai Ortel schreibt von einer seiner Reisen, Marko Stampehl weiß die richtigen Bilder beizusteuern. Heino Sehlmann ist wieder einmal mit dem Wohnwagen unterwegs gewesen und schaut gleichzeitig zurück auf das, was uns vor 25 Jahren bewegte. Alexander Brede schaut auf das Kreuzfahrtjahr 2020, in das uns Uwe Jakob in den nächsten Heften nähere Einblicke geben wird. Wieder einmal stellen wir in der Rubrik „Vom Helgen bis zum Strand“ das Leben eines Schiffes in Bildform dar. Und wie gewohnt berichten Marcel Brech, Raoul Fiebig, Stefan Hefter und Andreas Wörteler im Nachrichtenteil, den Torsten Noelting gestaltet hat, über Neuigkeiten von Fahren, Kreuzfahrern und Küstenschiffen. Auch der Kurswechsel von Stefan Kaminski fehlt zum Abschluss des Heftes nicht. Das Einzige, was sich tatsächlich verändert hat – und „sicher haben Sie es längst bemerkt“ – ist der Name der Zeitschrift.

Hinter dieser kleinen Änderung steht tatsächlich doch ein großer Schritt: Erstmals seit 25 Jahren nämlich gibt der Deutsche Fährschiffsverein e.V. sein Mitgliedermagazin wieder selbst heraus. Dies geht auf einen Antrag auf der letzten Jahreshauptversammlung zurück, in dem die Mitglieder den Vorstand aufforderten zu prüfen, inwieweit ein Verlag zur Herausgabe des Magazins noch notwendig ist. Wir als Vorstand haben uns die Entscheidung nicht leicht gemacht. Am Ende überwogen aber tatsächlich die Argumente, wieder selbst für die Herausgabe verantwortlich zu sein. Das spiegelt sich nun in unserem neuen Titel wieder: FÆHREN. Warum wir nicht bei unserem alten Namen geblieben sind? Schreiben wir es ganz ehrlich: Der Verlag hat keinen Hehl daraus gemacht, dass er den bisherigen Namen für sein Eigentum hält. Da wir unsere Kraft nicht in langwierige Verhandlungen stecken wollten, sondern in die Inhalte, haben wir uns einfach einen neuen Namen gesucht. FÆHREN klingt jetzt zwar nicht so international wie bisher, mit dem dänischen Neulaut wollen wir aber durchaus zeigen, dass wir über die deutschen Grenzen schauen.

Vielleicht kann dieser kleine Neuanfang auch manchen Leser motivieren, sich einmal selbst an unserem Vereinsmagazin zu beteiligen. Haben Sie eine interessante Fährreise gemacht? Haben Sie ein besonderes Lieblingsschiff, über das Sie einmal berichten mögen? Haben Sie vielleicht ein Foto gemacht, das unbedingt einmal veröffentlicht werden muss? Dann schreiben Sie uns doch bitte einfach an magazin@faehrverein.info. Ein Vereinsmagazin lebt davon, dass viele sich beteiligen. Wir freuen uns!

Bleibt mir zuletzt nur noch, Ihnen im Namen aller, die sich an diesem Heft beteiligt haben, viel Spaß beim Lesen zu wünschen.

Ralph Christian Schöttker

Das Titelfoto zeigt die COLOR HYBRID in Strömstad am 30. November 2019. Dass das Wetter im Oslofjord auch ganz anders sein kann, musste Kai Ortel wenige Wochen später erfahren. Mehr dazu auf der nächsten Seite. Foto: Marko Stampehl

Aus dem Inhalt

Editorial	3	FÆHREN vor 25 Jahren	32
COLOR HYBRID	4	FÆHREN Bücherregal	33
Nordtour - Teil 1	9	FÆHREN Aktuell	34
FÆHREN-Bilder aus Griechenland	17	FÆHREN Kreuzfahrtnews	39
PRINSESSE ANNE-MARIE	18	FÆHREN Küstenschiffahrt	43
Kreuzfahrtanläufe 2020	26	FÆHREN Kurswechsel	47

Ausblick auf **FÆHREN 2•20** (erscheint Ende Juni 2020 • Änderungen vorbehalten)

TINA SCARLETT • Unterwegs mit der NORDSTJERNEN • Einmal rund um das Baltikum (2. Teil)
• Moby-Oldtimer • VICTORIA I • Vom Helgen bis zum Strand: TRANSGERMANIA



Feuertaufe für die COLOR HYBRID

Von Strömstad nach Sandefjord bei Windstärke 11

von Kai Ortel

Bei spiegelglattem Wasser erreicht die COLOR HYBRID am 30. November 2019 Sandefjord. Kai Ortel erlebte wenige Wochen später eine Überfahrt unter völlig anderen Voraussetzungen. Foto: Marko Stampehl

Die weltgrößte Hybridfähre hat viel Lob und Publicity bekommen in ihren ersten Betriebsmonaten. Dank ihres Batterieantriebs fährt sie emissions- und geräuschfrei durch den Sandefjordsfjord, umweltfreundlicher geht es fast nicht. Doch auf hoher See musste die COLOR HYBRID im Januar 2020 noch eine andere Qualität unter Beweis stellen: ihre Seetauglichkeit bei Windstärke 11 im Skagerrak.

Es ist Mitte Januar, selbst in Südnorwegen ist es bereits um 16 Uhr dunkel. Für die Fährlinien in Nord- und Ostsee ist Nebensaison, in der man seine Schiffe bevorzugt in die Werft oder in den Winterschlaf schickt. So auch in Sandefjord. Die COLOR VIKING liegt zur Überholung in Frederikshavn und die OSLOFJORD der Fjord Line am Reserveanleger weiter draußen, sie ist heute Nachmittag gar nicht erst rausgefahren. Die Verbindung nach Strömstad liegt an diesem Abend also allein in der Hand der neuen COLOR HYBRID, deren Abfahrt aber fahrplanmäßig stattfindet. Einer muss ja fahren, scheint man sich an Bord zu denken. Zwar ist es windig, aber wer zu dieser Tages- und Jahreszeit nach Strömstad (und zurück) fährt, will schließlich nicht im Liegestuhl die Beine von sich strecken, sondern auf der zollfreien Strecke seinen Wochenvorrat an Bier und Wein aufstocken. Alkohol ist teuer in Norwegen, da lohnt sich

die Mini-Kreuzfahrt mit dem „schwimmenden Supermarkt“, nichts anderes ist die COLOR HYBRID nämlich für viele, ihr umweltfreundlicher Antrieb hin oder her.

Geräuschlos durch den Fjord

Ich hatte meine Fahrt vorab bei der Reederei angemeldet, entsprechend werde ich mit offenen Armen an Bord empfangen. Mit Jan Helge Pile begrüßt mich beim Boarding zunächst der Projektmanager und „Konserndirektør Marine“ (was doch viel schöner klingt als das spröde „SVP Marine & Technical“ gleich daneben auf seiner Visitenkarte), dann geht es für die Abfahrt hinauf auf die Kommandobrücke. Das Sagen hat hier Kapitän Asbjørn Heide Larsen, der wie so viele im September 2019 von der COLOR VIKING auf die neue COLOR HYBRID gewechselt ist. Ein Aufstieg, sagt er selber; das moderne Schiff hat dann doch

den einen oder anderen Vorzug gegenüber der „alten Dame“ COLOR VIKING. Ganz zu schweigen von der BOHUS, die er mit seinen 28 Dienstjahren bei der Color Line natürlich ebenfalls kennt. Larsen wohnt übrigens in Sandefjord und fährt jeden Tag mit dem Fahrrad zu seinem Schiff – sieben Kilometer am Morgen hin und sieben Kilometer am Abend wieder zurück. „Eine schöne Art, den Tag zu beginnen und zu beenden“, wie er es nennt. Doch er kennt nicht nur Sandefjord und Umgebung wie seine Westentasche, sondern auch das Skagerrak. 1984 hat er als Seemann auf der damals brandneuen PETER WESSEL (Frederikshavn – Larvik) angefangen, seit 1996 ist er nach einigen Zwischenstationen bei der norwegischen Marine und auf Küstenfrachtern Kapitän bei Color Line.

Auf der Kommandobrücke ist Larsen die

Wie alle anderen Color-Line-Schiffe hat auch die COLOR HYBRID einen besonderen Schornstein erhalten, den sie allerdings oft gar nicht mehr braucht. Foto: Marko Stampehl



Im Maschinenraum der COLOR HYBRID findet sich neueste Technik für den Betrieb mit Batterien oder herkömmlichem Dieselmotorkraftstoff. Foto: Kai Ortel



Ruhe selbst; sein Team ist eingespielt, die Abfahrt um 17 Uhr Routine. Auf dem Display in der Brückennock erklärt er mir die Anzeige über den Antrieb der COLOR HYBRID. Die Batterie-Symbole leuchten grün, der Ladezustand nimmt ab. Das Schiff fährt mit Akkuleistung durch den Fjord, leise und ohne Abgase. Die Bewohner der Häuser an beiden Seiten des Fjords werden es danken. An Steuerbord passieren wir im Dunkeln auch die OSLOFJORD der Fjord Line. Warum sie heute Nachmittag im Hafen geblieben ist, will ich wissen. „Vielleicht haben sie keine Ladung“, sagt Larsen. „Das wäre nicht verwunderlich Mitte Januar.“ Vielleicht liegt es aber auch am Wetter, denn der Wind nimmt zu, als wir den Fjord verlassen. Am Morgen hatte daher bereits die Hirtshals – Langesund-Fähre der Fjord Line ihre Abfahrt gestrichen und auch die SUPERSPEED 1 der Color Line. Im Skagerrak herrscht Sturm, und zwar ein starker. Der Monitor zeigt neben den Details zum Antrieb auch die Windstärke an: 25 m/s steht dort, mitunter mehr. Das entspricht Windstärke 10. Oder 100 Stundenkilometern bzw. Nordseewellen von über fünf Metern Höhe. Nicht gerade Badewetter.

Die Hybrid-Fähre in Aktion

Als die COLOR HYBRID ihre halbstündige „Schleichfahrt“ (12 Knoten) durch den Sandefjordsfjord beendet hat, wird auf Diesel umgestellt. Mit 17 Knoten geht es nun nach Strömstad. „Blind“, also ausschließlich mit Autopilot und Radar, denn sehen kann man in der Finsternis des norwegischen Winters nichts mehr. Irgendwo da draußen ist die COLOR FANTASY, die auf die gleiche Weise auf ihrem Weg nach Kiel ist.

Schnell beginnt unser Schiff zu stampfen; Gischt spritzt hoch bis zur Kommandobrücke, während die eine oder andere starke Welle das Schiff von der Seite trifft. Die Außendecks sind abgesperrt, so ein Deckspaziergang wäre bei Sturm lebensgefährlich. Also Abwarten und Tee trinken? Mitnichten. Vielmehr die perfekte Gelegenheit für meine Führung durch Batterie- und Maschinenraum, denkt sich der Chief Engineer. Schließlich bin ich nicht zum Vergnügen an Bord.

Der Batterieraum selber ist unspektakulär. Große graue Kästen, hinter deren Türen die Magie der umweltfreundlichsten Autofähre der Welt verborgen bleibt. Imposanter ist da schon der Maschinenraum. Rolls-Royce-, Brunvoll Volda- und Siemens-Schilder wechseln sich hier ab. Von Rolls-Royce stammt die Hauptmaschine, von Brunvoll Volda das Getriebe und von Siemens neben den Batterien das Kontrollsystem. So ganz perfekt waren die drei Systeme zuerst nicht aufeinander abgestimmt, weshalb bis zum Dezember 2019 immer noch in Abständen Siemens-Mitarbeiter mit an Bord gewesen sind, erfahre ich. Aber inzwischen hat die Crew ihre COLOR HYBRID im Griff. Eine Kombination aus diesel-mechanischer und diesel-elektrischer Anlage treibt die Fähre an, und wenn alle vier Maschinen gleichzeitig laufen (bei schlechtem Wetter so wie heute z. B.), wird auch während der Fahrt noch überschüssige Energie in die Akkus gesteckt. Ansonsten passiert dies über Nacht am



Ähnlich wie auf den Kiel-Oslo-Schiffen gibt es auf der COLOR HYBRID eine große Fensterfront zum Heck, allerdings ist hier nicht ein Restaurant, sondern der "Color Shop" untergekommen. Foto: Marko Stampehl

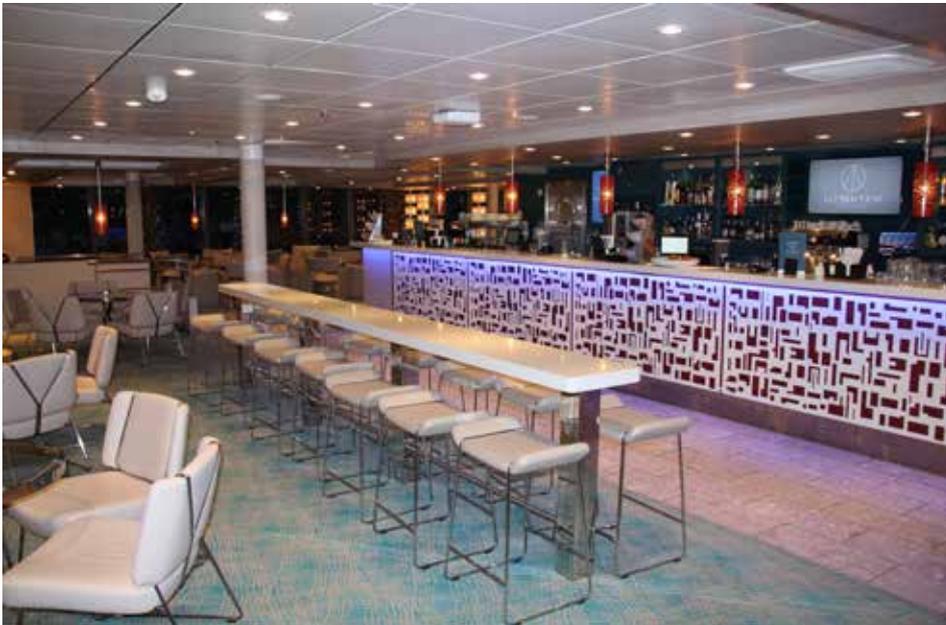


Viele Norweger und Schweden nutzen die COLOR HYBRID für eine Einkaufstour im großen Taxfree Market. Dort warten 14 Kassen auf fröhliche Käufer. Fotos: Marko Stampehl

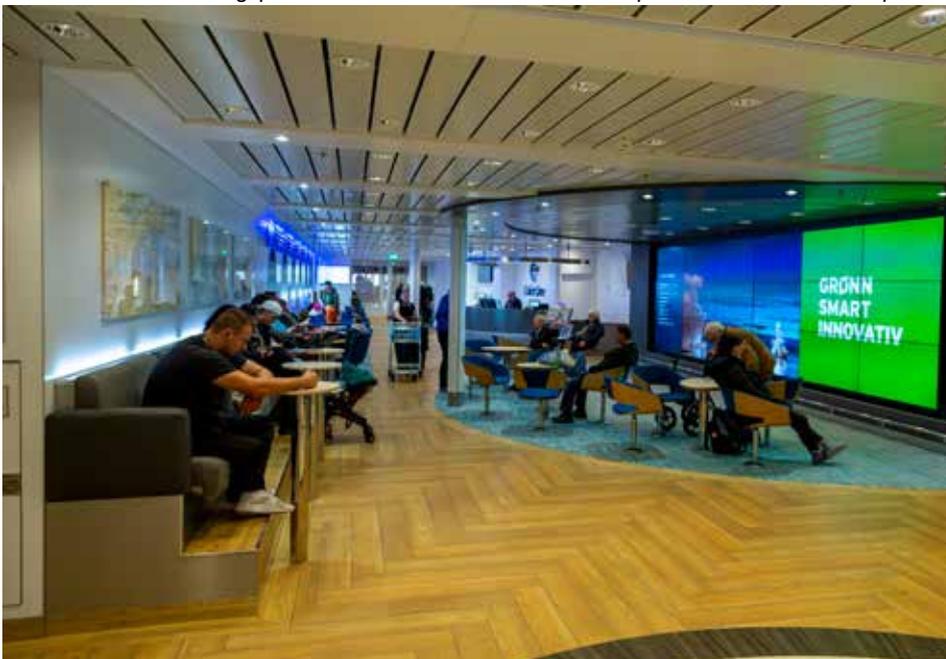




Direkt unter der Kommandobrücke können die Fahrgäste im Salon "Horisonten" in gemütlichen Sesseln die Aussicht über den Bug in Fahrtrichtung genießen. Foto: Marko Stampehl



Oben: Eine noch bessere - und für den Magen bei schlechtem Wetter angenehmere - Aussicht hat man in der Bar und Lounge "Utsikten" auf Deck 8. Foto: Kai Ortel. **Unten:** Wer auf einen Ausblick verzichten mag, findet Platz im "Sentrum" an der Rezeption. Foto: Marko Stampehl



Anleger in Sandefjord, wobei der eigentliche Ladevorgang nur eine knappe halbe Stunde dauert. Nur in Strömstad ist man noch nicht so weit, erklärt Kapitän Larsen bei meiner Rückkehr vom Maschinenraum auf die Brücke. Man müsste zu tief bohren, um eine entsprechende Leitung bis zum Fähranleger zu legen. Das lohnt den Aufwand nicht.

Shopping mit Seeblick

Auch wenn sie nicht mit Batterien fährt, ist die COLOR HYBRID unter Deck unglaublich leise. Vielleicht liegt das aber auch daran, dass heute Abend nur 177 Passagiere an Bord sind, die sich das Schiff unter sich aufteilen. Was ziemlich einfach ist, denn die 160 Meter lange COLOR HYBRID verfügt gleich über drei Passagierdecks. Auf Deck 6 befindet sich der riesige Tax Free Shop nebst 100 Quadratmeter großem „Deli“ (mit skandinavischen Spezialitäten wie dänischer Salami, Rentierwurst und Schinken) sowie die untere Etage des Color Shops, während Deck 7 dem großen „Koster“-Buffetrestaurant vorne (500 Sitzplätze) und der Cafeteria „Spiseriet“ mittschiffs vorbehalten ist. Achtern schließlich führen auch hier alle Wege in den Color Shop, dessen hohe Panoramafenster am Heck nicht von ungefähr Ähnlichkeit mit denen der COLOR FANTASY und COLOR MAGIC aufweisen. Es ist dies der prominenteste und wichtigste Platz an Bord, nur mit dem Unterschied, dass sich auf den Kiel-Fähren an dieser Stelle das edle A la Carte-Restaurant „Manhattan“ befindet, während die Priorität auf der COLOR HYBRID beim Shopping-Erlebnis liegt. Viel Platz gibt es hier, ausladende Treppen, welche die beiden Etagen des Shops miteinander verbinden, und sogar Sessel, in denen die Männer „geparkt“ werden können, wenn die Anprobe bei den Damen wieder mal länger dauert.

Doch auch im 1.100 Quadratmeter großen Tax Free Shop hat man mitgedacht. Gleich hinter dem Ausgang sind in den Sitzbänken an der Arkade des Schiffes kostenlose Schließfächer untergebracht, in denen man seine Einkäufe für den Rest der Überfahrt deponieren kann. Niemand muss also die nach dem Einkauf verbleibende Zeit bis zur Ankunft buchstäblich „absitzen“, um auf sein Hab und Gut aufzupassen, sondern kann die Fahrt dort genießen, wo sich die Designer der COLOR HYBRID fast selber übertroffen haben: in der herrlichen „Utsikten“ Bar Lounge auf Deck 8. In mehreren durch Raumteiler geschickt voneinander getrennten Bereichen kann man hier getreu dem Namen der Lounge die Aussicht genießen, gerne auch bei einem Getränk von der Bar oder vor bzw. nach einem Spiel im kleinen Bordkasino. Sogar einen kleinen Nachtclub mit Leinwand und Tanzfläche gibt es hier – für das gelegentliche Live-Entertainment auf der Route oder auch nur spontane Partys, wenn den bis zu 2.000 Passagieren an Bord eben danach ist. Die COLOR HYBRID ist damit so etwas wie eine Mini-Cruise-Ferry, gegen die nicht nur eine SASSNITZ oder eine STENA NAUTICA ziemlich alt aussieht, sondern die auch bemerkenswert wenig Ähnlichkeit mit den beiden SUPERSPEED-Fähren aufweist, die für die Color Line zwischen Hirtshals und Kristiansand bzw. Hirtshals und Larvik fahren.

Chapeau an Bauwerft (Ulstein), Designer (Fosen) und Reederei.

Zurück durch den Sturm

Trotz Seegangs erreicht die COLOR HYBRID Strömstad auf die Minute pünktlich um 19.30 Uhr. Für einen ausgedehnten Landgang in dem Städtchen reicht die Zeit nicht, der lohnt in der Dunkelheit aber eh nicht und an einem Januarabend schon gar nicht. Also nur schnell runter ins Terminal, dort durch den Check-In in den kleinen Wartebereich, und dann nach einer kurzen Wartezeit wieder zurück an Bord. Die Liegezeit des Schiffes beträgt nicht mehr als eine halbe Stunde, schon um 20.00 Uhr macht sich die COLOR HYBRID wieder auf den Rückweg nach Sandefjord. Ankunft auf norwegischer Seite, wenn nichts dazwischenkommt, um 22.30 Uhr.

Der Beginn der Fahrt zurück nach Norwegen ist ruhig. Die COLOR HYBRID fährt im Schutz des Schärenürtels von Strömstad, vom Seegang draußen im Skagerrak ist für den Moment noch nichts zu spüren. Die wenigen Passagiere verteilen sich auf die Cafeteria, essen im Büffet-Restaurant zu Abend oder frequentieren die Shops. Sowohl im Color Shop achtern als auch im Tax Free Shop mittschiffs war zwar bereits auf der Hinfahrt allerhand um- und heruntergefallen, noch aber halten sich die Schäden in Grenzen, und gut gesichert gegen die berühmte „siebte Welle“ ist das Inventar auch.

Trotzdem wird die Fahrt in Westrichtung nach ca. einer halben Stunde plötzlich turbulenter: Die Wellen krachen deutlich hörbar gegen den Bug. Die COLOR HYBRID steuert einen südwestlichen Kurs, so dass die Wellen genau von vorne kommen. Dies ist (abgesehen von der Kommandobrücke) nirgendwo eindrucksvoller mitzuerleben als in der Horisont Lounge, einem Raum mit Liegesesseln direkt unter der Brücke, dem die Designer des Schiffes aus unerfindlichen Gründen genau den Standort im Schiff gegeben haben, an dem man bei Seegang am allerwenigsten Ruhe findet. Zugutehalten muss man besagten Designern allerdings, dass die Lounge mit Schwarzweißaufnahmen aus dem historischen Sandefjord interessant dekoriert ist und dass sie, wenn auch vermutlich eher unabsichtlich, frapierend an die „Panorama Bridge“ an Bord der FINNJET erinnert, in der auf ihre alten Tage in den späten 1990er Jahren ebenfalls Ruhesessel untergebracht waren. Den Seegang spürt man so weit vorne im Schiff jedenfalls am stärksten. Wer das Stampfen gut verträgt, wird in diesen Minuten in der Horisont Lounge natürlich hervorragend in den Schlaf geschaukelt, allen anderen wird hier jedoch früher oder später flau im Magen. Auch ich halte es nicht lange aus und verziehe mich in die Utsikten Lounge zwei Decks höher, wo auf einem der Fernseher Zusammenfassungen englischer Premier League-Fußballspiele laufen. Das ist jetzt vielleicht nicht der primäre Sinn einer individuellen Pressereise auf Kosten der Reederei, aber das Pflichtprogramm aus Brücken- und Maschinenraumbesuch ist schließlich schon erledigt, und zum Fotografieren bei Licht habe ich immer noch die morgige Tagesfahrt.



Für das leibliche Wohl ist im "Spiseriet" gesorgt, das mit zwei- und vierrädrigen Oldtimern dekoriert worden ist. Fotos: Marko Stampehl



Die Welle

Es ist kurz vor 22 Uhr, als es passiert. Die COLOR HYBRID hat kurz zuvor ihren Kurs von Südwest auf Nordwest geändert, um den Sandefjordsfjord anzusteuern, als eine außergewöhnlich heftige Welle das Schiff genau an Backbord trifft. Und dann noch eine. Die COLOR HYBRID gerät in Schräglage, richtet sich wieder auf, wird ein zweites Mal und diesmal noch stärker auf die Seite geworfen und richtet sich ein zweites Mal auf. Eine Kakophonie aus Kreischen, Klirren und Scheppern geht durch das Schiff. Im Kasino hinter mir macht sich eine Ablage mit diversen Zetteln darauf selbstständig, vor mir kippt ein Mann mitsamt Stuhl zur Seite und landet unsanft auf dem Boden. Was war das? Das Ganze hat keine halbe Minute gedauert, aber überall in der Utsikten Lounge ist man plötzlich in heller Aufregung. Hat sich jemand verletzt, wird Hilfe gebraucht? Über die Bordlautsprecher meldet sich sofort nach dem Vorfall der Kapitän mit einer Ansage von der Brücke; leider nur auf norwegisch, so dass ich kaum etwas verstehe. Aber in dieser Situation seine Stimme zu hören, tut gut.

Sicherheitshalber bleibe ich zunächst noch eine weitere Minute oder zwei sitzen, dann sehe ich mich im Schiff um.

Das Chaos in den beiden Shops und in den Bars ist immens. Im Tax Free Shop hat es diverse Dosen, Flaschen und Parfümpackungen aus ihren Halterungen gerissen, so dass sich große Pfützen über den Boden erstrecken, die nach einer Mischung aus Bier, Wein und Chanel No. 5 riechen. Auch vor dem langen Bartresen in der Utsikten Bar selber steht eine Pfütze, die eher ein kleiner Teich ist und ebenfalls ihren Biergeruch im halben Schiff verteilt. Dieser Schaden dürfte in die Tausende gehen, doch das ist nicht das Schlimmste. Wie die norwegische Tageszeitung „Verdens Gang“ (VG) noch in derselben Nacht berichten wird, sind auch in den übrigen öffentlichen Räumen Kinder und Erwachsene mit ihren Stühlen umgekippt oder infolge des Wellenschlags von herabfallenden oder umstürzenden Gegenständen getroffen worden. Auch mir begegnet bei meinem Rundgang ein Passagier mit blutender Nase bzw. ein Crew-Mitglied mit einem verbundenen Arm. Der



Die COLOR HYBRID am 30. November 2019 in Strömstad. Nicht nur das Schiff, sondern auch die Besatzung bestand ihre Feuertaufe. Die norwegische Zeitung VG berichtete am 13. Januar 2020, dass die Passagiere nach der Begegnung mit den Monsterwellen gut von der Besatzung betreut wurden. "Wir fühlten uns gut aufgehoben!" Foto: Marko Stampehl

Rest der Besatzung ist zu diesem Zeitpunkt allerdings damit beschäftigt, sich rührend um die Passagiere zu kümmern. Geht in den Lounges durch die Reihen, um ihre Hilfe anzubieten, während sie das Chaos anderswo im Schiff erst einmal Chaos sein lässt. Die Stimmung in diesen Minuten ist auf diese Weise auch gar nicht von Aufregung oder Panik erfüllt, sondern eher von einem ungläubigen Staunen darüber, dass ausgerechnet die kein halbes Jahr alte und mit modernster Technik ausgestattete COLOR HYBRID von einer „Monsterwelle“ erwischt worden sein soll. Derart perplex, vergesse auch ich, Fotos vom Ort des Geschehens zu machen, das fühlt sich in diesen Minuten einfach nicht richtig an. Mit der Kamera Bierlachen und umgekippte Regale knipsen, während das halbe Schiff über verstauchte Knochen und blutende Wunden klagt? Einen richtigen „rasenden Reporter“ werde ich wohl nie abgeben. Sogar die Gratisflasche Wasser, die die Besatzung als kleinen Trost an alle Passagiere verteilt, lehne ich dankend ab. Aber die hilft gegen Beulen, Wunden und den Schreck seines Lebens, den man gerade bekommen hat, sowieso nicht.

Am Ende erreicht die COLOR HYBRID den Hafen von Sandefjord mit 15 Minuten Verspätung; auch darüber hat der Kapitän die Passagiere in einer Bord-Durchsage persönlich informiert. Krankenwagen stehen dagegen keine vor dem Ausgang des Terminals, als ich um 22.30 Uhr von Bord gehe, aber laut „Verdens Gang“ trafen diese kurze Zeit später noch ein. Eine Passagierin soll auf der Fahrt ins Krankenhaus ohnmächtig geworden sein, ansonsten blieb es am Ende dieser Sturmfahrt der COLOR HYBRID aber bei Beulen, einem Riesenschrecken für alle Beteiligten und jeder Menge zerbrochenem Glas und Mobiliar.

Der Tag danach

Zehn Stunden und eine Übernachtung im Scandic Hotel Sandefjord später bin ich am nächsten Morgen um 9 Uhr wieder in der Tollbugata 5. Die COLOR HYBRID wird bereits beladen, abgesagt hat man die nächste Fahrt

wegen der gestern am und im Schiff aufgetretenen Schäden also schon mal nicht. Auch die OSLOFJORD der Fjord Line ist nicht zu sehen, auch sie ist also schon wieder unterwegs nach Strömstad. Der Sturm hat sich demnach gelegt; ich bin gespannt, wie es an Bord aussieht.

Der Mann an der Rezeption erkennt mich von gestern sofort wieder. Ich bekomme meinen Besucherausweis zurück, aber Bitten, nichts zu fotografieren oder andere dezente Hinweise auf gestern Abend? Keine. Und schon bald weiß ich, warum. Denn sämtliche Spuren der stürmischen Überfahrt sind beseitigt. Wie die Besatzung das geschafft hat (und ob alle die „Monsterwelle“ unbeschadet überstanden haben), weiß ich zwar nicht, aber die Bars, Shops und Restaurants sind allesamt pikobello sauber. In den Regalen stehen die (verbliebenen) Flaschen in Reih' und Glied, der Geruch nach Bier und Wein ist fort, und auch die vielen kleinen und großen Pfützen sind beseitigt. Die COLOR HYBRID sieht wieder aus wie neu. Darüber hinaus strahlt die Wintersonne über Sandefjord. Das Wetter könnte nicht schöner sein, als die COLOR HYBRID so leise wie ein Paddelboot und ohne auch nur die kleinste Rauchfahne aus dem Schornstein den Hafen verlässt. Im Gegensatz zu gestern kann man nun auch die weitläufigen Außendecks der Fähre entdecken. Auf Deck 9 führt das Sonnendeck einmal rund um das Schiff herum, einen

kleinen Kiosk gibt es hier auch, und am Heck sind die Aussichtsdecks so herrlich terrassenartig abgestuft, dass man sich fragt, wie und warum ebenso moderne Tagesfähren wie die MEGASTAR oder SPIRIT OF BRITAIN überhaupt je anders gebaut werden konnten. Sogar einen lebensgroßen Wal aus Holz gibt es als Kinderspielfeld auf dem Sonnendeck, und ein kleines Gewächshaus dazu. Hier werden Küchenkräuter und Gewürze für die Bordküche gezüchtet, mit norwegischem Sonnenlicht und der wiederverwerteten Abwärme aus dem Maschinenraum. Grüner geht es nicht.

Als die COLOR HYBRID nach ihrer obligatorischen halbstündigen Fahrt unter Batterieleistung auf das Skagerrak hinausfährt, spürt man selbst in der Horizont Lounge nur noch ein gemächliches Stampfen. Voll ist die Aussichtsounge aber auch an diesem Vormittag wieder nicht, denn die meisten Passagiere nutzen die späten Morgenstunden für ein ausgiebiges Frühstück oder decken sich bereits wieder mit Bier, Wein und Zigaretten ein. Nur Kapitän Larsen ist an diesem Morgen nicht in Plauderlaune. Er sagt lediglich, der gestrige Sturm sei der schlimmste gewesen, den er mit dem neuen Schiff bisher erlebt habe. Und belässt es dabei. Die COLOR HYBRID hatte also an diesem denkwürdigen 11. Januar 2020 ihre Feuertaufe, und sie hat sie bestanden. Alles andere wird hinter den Kulissen geklärt.

Einige technische Daten der COLOR HYBRID:

Bauwerft:	Ulstein Verft, Ulsteinvik, Norwegen
Baujahr/Nr.	Rumpf gebaut bei Crist-Werft, Gdingen, Polen
Vermessung:	2019/311
Hauptabmessungen:	27.164 BRZ, 8.149 NRZ, 3.258 tdw.
Hauptmaschinen:	160,33 x 27,10 x 6,00 m
Leistung:	2 Rolls Royce 9-zyl. und 2 Rolls Royce 6-zyl. B33:45-Diesel
Geschwindigkeit:	18.000 kW
Passagiere:	17 kn, max. 21 kn
Fahrzeuge:	2.000
Flagge:	500 Pkw
	Norwegen (Heimathafen Sandefjord)



Nordtour mit dem Wohnwagen durchs Baltikum und Skandinavien - Teil 1

von Anja und Heino Sehlmann

Es geht los: Mit Rad und Wohnwagen wartet das Sehlmannsche Expeditionsauto am Anleger in Kiel, wo die REGINA SEAWAYS bereit für die Verladung ist. Foto: Heino Sehlmann

Sie und er sind wieder unterwegs. Nachdem wir vor zwei Jahren Südnorwegen mit dem Wohnwagenspann erkundet haben (siehe Heft 1-18), soll es dieses Mal eine Reise durch sieben (!) Länder Nordeuropas sein. Allerdings ist dies kein gewöhnlicher Urlaub, denn für eine derartige Tour braucht es etwas mehr Zeit. Gut drei Monate planen wir für die Fahrt ein und haben uns dafür eine berufliche Auszeit (neudeutsch: Sabbatical) gegönnt. Die Idee dazu schlummerte schon lange irgendwo im Hinterkopf, aber um es zu machen, bedarf es natürlich auch einiger Vorbereitungen; es muss alles passen – privat wie beruflich.

Dem ist so und folgende Route ist angedacht: mit DFDS von Kiel nach Klaipėda und dann entlang der Ostseeküste Litauens, Lettlands und Estlands bis nach Tallinn. Von dort mit Tallink nach Åland und mit Viking weiter nach Schweden. Nordwärts an der schwedischen Ostküste bis zur Höga Kusten und dann quer hinüber nach Norwegen, Richtung Trondheim. Weitere Stationen Molde, Ålesund und Geiranger. Anschließend durch das Binnenland via Lillehammer an die schwedische Westküste und irgendwie über Dänemark in den Heimathafen Hamburg zurück. Eigentlich unnötig zu erwähnen, dass die Route immer wieder Fährhäfen tangiert und dass **er** - wie schon 2017 in Norwegen - einen Ordner mit Fahrplänen und Fahrtzeiten der unterwegs eventuell anzutreffenden Fähren und Kreuzfahrtschiffe im Gepäck hat. Neu im Bunde ist das rollende Haus am Haken – „der Dicke“, der uns noch vor zwei Jahren durch Norwegen begleitete, wurde

2018 in den Ruhestand versetzt und durch „das Butzele“ ersetzt. Dieser Artikel kann und soll kein vollständiger Reisebericht sein; hier geht es vorrangig um das – nicht zu kurz gekommene - maritime Drumherum.

Leinen los!

20. Mai 2019 – es geht los! Die Anreise von Hamburg zum Ostuferhafen in Kiel endet beinahe auf dem Parkplatz der Fachhochschule. Bauarbeiten und eine dürftige Ausschilderung stellen zumindest ortsunkundige Fahrzeuglenker vor ungeahnte Herausforderungen. Diese Klippe gemeistert, steuert **er** direkt das Durchfahrtstor an... schwerer Fehler! Denn man kann nicht einfach zum Check-in fahren und dann auf die Verladung warten. Nein, es ist erstmal das Gespann zu parken und mit der Buchungsbestätigung im Terminal die Boardingcard abzuholen. Das ist alles ja auch kein Problem, aber warum wird man nicht mit

entsprechenden Hinweisen, am besten vor Befahren des Terminals, versorgt? Sicher, die Fähre nach Klaipėda ist in erster Linie eine Frachtfähre und da mag das auch heute noch Stand der Dinge sein. Für den „modernen“ Fährreisenden ist diese Vorgehensweise ziemlich „old school“.

Sei's drum, um 18.30 Uhr fahren wir mit der Boardingcard ausgestattet durch das Gate, um direkt hinter dem Terminalgebäude zwischengeparkt zu werden. Immerhin liegt die SCA ORTVIKEN im Sonnenlicht voraus, was **er** natürlich gleich für ein Foto nutzt. Motorräder und Pkw werden fortlaufend von einem „Quality Shuttle“ abgeholt und am Fördeufer aufgestellt. Damit sind sie zwar auch noch nicht viel weiter, aber sie haben zumindest eine bessere Aussicht auf die auslaufenden AIDALUNA und MEIN SCHIFF 4. Wir hingegen müssen weiter warten und werden zusätzlich von der ablegenden SCA

REGINA SEAWAYS am 4. August 2015 vor Kiel. Foto: Heino Sehlmann





Die FORELLE FLICKA ist auf dem Kurischen Haff unterwegs. Foto vom 25. Mai 2019 von Heino Sehlmann



Die Frage, ob das ehemalige Fischereikontrollboot WISMAR ein Foto wert ist, beantwortet **er** mit einem beherzten Knopfdruck.

ORTVIKEN eingenebelt. Endlich dürfen wir auch vorrücken, fahren gegen 19.40 Uhr an Bord der REGINA SEAWAYS und bekommen einen Platz auf Deck 3 zugewiesen. Somit werden wir in Klaipėda mit als die ersten von Bord fahren können. Wir sind noch gar nicht ausgestiegen, da hat ein Besatzungsmitglied schon Bremskeile vor die Reifen gelegt – vorbildlich und bei weitem kein Standard.

Um in den Passagierbereich zu gelangen, geht es mit der Rolltreppe (wir sind schließlich auf einer ehemaligen Mittelmeerfähre) auf Deck 4, dann einen langen Gang entlang und nochmals per Rolltreppe auf Deck 5. An der dortigen Rezeption bekommen wir dann unsere Schlüsselkarte für die Kabine ausgehändigt. Die Kabine ist zweckmäßig eingerichtet und leider allenfalls als oberflächlich sauber zu bezeichnen. Eine Garderobe mit zwei Bügeln und ein Stuhl müssen als Ablage ausreichen. Es fällt auf, dass das Mobiliar einfach ist und deutliche Gebrauchsspuren aufweist.

Deutlich vor der planmäßigen Abfahrtszeit um 21 Uhr heißt es „Leinen los“. Wir genießen die Aussicht auf die Kieler Förde und die untergehende Sonne. Höhe Laboe ist genug gesehen und das Schiffinnere wird erkundet. Zwei Bars gibt es: Mittschiffs die Road King und die Kapitono Bar beim Essbereich. Essgelegenhkeiten bieten das Mare Balticum Restaurant und das SB-Restaurant. Die Getränkepreise sind durchaus als günstig zu bezeichnen und so stoßen wir auf den Beginn unserer Reise an. Am Nebentisch sitzen Fernfahrer zusammen und machen sich mit einigen Bierchen einen vergnügten Abend - Ankunft in Klaipėda ist schließlich erst morgen um 18 Uhr...

All you can take!

Entertainment, gleich welcher Art, findet nicht statt und musikalische Dauerbeschallung gibt es zum Glück auch nicht! Am nächsten Morgen lädt um 9 Uhr Schiffszeit (litauisch, also eine Stunde früher) eine Durchsage zum Frühstück ein. Wir werden von der Ansage geweckt – bei welcher normalen Fährfahrt kann man heute noch ausschlafen. Das „Buffet“ entpuppt sich als „all you can take“ – für Nachschlag bzw. einen zweiten Gang wäre erneut zu bezahlen. Also die Teller gefüllt und einen Platz gesucht. Richtig gemütlich ist es hier nicht: Das Ambiente ist eher kantinenthaft und die fünf Bugfenster reichen nicht

aus, um den Raum vernünftig mit Tageslicht zu erhellen.

Draußen ist pottendichter Seenebel, der sich aber später auflöst und zum Nachmittag hin stellt sich sogar strahlender Sonnenschein ein. Schiffsverkehr gibt es tagsüber nicht zu sehen, erst auf der Reede von Klaipėda passieren wir dann einige Frachter. Auf dem Außendeck wird es lebhafter, die Einfahrt in den einzigen litauischen Seehafen will schließlich keiner verpassen. Während an Backbordseite Hafenanlagen verschiedenster Art zu sehen sind, bietet der Ausblick an Steuerbord Bäume ohne Ende. Sogar Waldgeruch zieht herüber - irgendwie eigenartig. Inzwischen hat **er** schon Witterung aufgenommen und den gelben Schornstein der FORELLE (siehe Heft 3-18) erblickt. **Sie** wundert sich, wo sich in dem Gewimmel aus Masten und Kränen ein Schiff verstecken könne. Wenig später gerät ihm dann noch das frühere Seenotrettungsboot ILKA der DGzRS vor die Linse. Das lässt sich schon mal gut an. Gegen 18 Uhr macht die REGINA SEAWAYS fest und erst danach darf das Autodeck betreten werden. Die Kabine kann aber bis zum Anlegen genutzt werden, allerdings werden die Betten zwischenzeitlich abgezogen. Jetzt heißt es schnell zu Auto und „Butzele“ und Kurs gen Nida (Nidden) auf der Kurischen Nehrung genommen. Um dorthin zu gelangen, muss das Kurische Haff mit einer Fähre überquert werden, deren Anleger quasi um die Ecke liegt. Während der 5-minütigen Überfahrt hat **er** freie Schussbahn auf die versammelten DFDS-Fähren, als da wären die ATHENA SEAWAYS, die PATRIA SEAWAYS und „unsere“ REGINA SEAWAYS. Ein paar Tage später kommen **ihm** hier auf dem Rückweg noch die ARK FUTURA und OPTIMA SEAWAYS vor die Linse. Damit ist Klaipėda fährfototechnisch „erledigt“.

Kurische Nehrung – ein Kleinod

Der einzige Campingplatz auf der Kurischen Nehrung liegt in Nida, dies ist auch das touristische Zentrum der Halbinsel. Vom kleinen Hafen verkehren verschiedene Ausflugsboote. Die inzwischen in Klaipėda beheimatete FORELLE ist hier einige Jahre in Fahrt gewesen. Sie hat aber eine Nachfolgerin mit deutschen Wurzeln, nämlich die FORELLE FLICKA. Dahinter verbirgt sich die frühere SEESCHWALBE der Weißen Flotte Stralsund, die zuletzt als FLICKA bis 2015 in Cuxhaven in Fahrt war. Sie soll nun Fahrten vom

gegenüberliegenden Minija über das Haff nach Nida durchführen. Der vorher von **ihm** im Internet recherchierte Fahrplan ist allerdings nicht das Papier wert, auf das er ausgedruckt wurde. Und im Hafen gibt es, im Gegensatz zu den anderen Anbietern, keinerlei Hinweise auf entsprechende Fahrten. Aber das Fotografenglück ist **ihm** hold, und ihm gelingen dennoch ein paar Aufnahmen bei strahlendem Sonnenschein. Leider verhindern unüberwindbare Sprachbarrieren eine Verständigung mit der Zweimannbesatzung.

Nachdem wir die Kurische Nehrung erwandert und erradelt haben, nehmen wir erneut Kurs auf Klaipėda. Neben der bereits bei der Einfahrt von Bord der REGINA SEAWAYS gesichteten FORELLE ist hier ein weiteres Ausflugsboot mit deutscher Vergangenheit zu finden. Es handelt sich um die WISMAR, die zu Wendezeiten zeitweilig in Wismar für Hafenerundfahrten eingesetzt wurde. Da es sich um ein früheres DDR-Fischereikontrollboot handelt, ist nicht wirklich ersichtlich, dass hier **seinerseits** fotografischer Handlungsbedarf besteht. **Ihre**, für nicht-Insider durchaus verständliche Frage, inwiefern dies denn überhaupt als Fahrgastschiff gelten würde, wird von **ihm** mit beherztem Druck auf den Auslöser unmissverständlich beantwortet.

Klaipėda hat für uns eher wenig zu bieten. Vielleicht waren wir auch nicht ausdauernd genug, aber bei beständigem Nieselregen war es mit unserer Lust auf große Entdeckungstouren nicht so weit her. Auch fehlt es an einem richtigen Stadtzentrum und es gibt in der Stadt keinen nennenswerten Zugang zum Wasser. Lediglich bei der Mündung der Dane ins Haff und auf der Mole an der Hafeneinfahrt besteht die Möglichkeit, ans Wasser zu gehen. Ansonsten versperrten Hafenanlagen den Weg und die freie Sicht. Freunde von Segelschiffen können in Klaipėda übrigens die MERIDIANAS entern. Nachdem sie jahrelang vor sich hingammelten und sogar ihre Versenkung in Erwägung gezogen wurde, präsentiert sie sich umfassend renoviert wieder den Besuchern. Fototafeln an Land zeigen, wie marode der 1948 in Turku gebaute Segler war.

Lettland, das „Baltikum-Sandwich“

Nächstes Ziel ist Ventspils. Hier warten mit der SCOTTISH VIKING und der STENA FLAVIA zwei Visentini-Serienbauten.

Letztere hat **er** natürlich schon mehrfach in Travemünde abgelichtet, aber zuletzt 2015 und somit nicht im aktuellen Stena-Look! Die Mole ist mit Tetrapoden „verziert“, aber es gibt glücklicherweise keine Probleme mit der Sicht. Am Molenkopf gibt es ein kleines Leuchtfeuer und sogar eine Bank, da lässt es sich gut verweilen; zumal es hier vorne auch noch freies WLAN gibt. Ventspils zeigt sich vielerorts maritim. So sind an der Kaikante Mülleimer in Form von Windhutzen aufgestellt und im Park am Strand gibt es einen Rundweg mit verschiedensten Ankern aus aller Herren Länder. Darunter ist sogar ein Exemplar von Blohm & Voss - das erfreut uns Hamburger besonders! Leider sind die Erläuterungen – so es überhaupt welche gibt – nur in lettischer Sprache. Für den stolzen Preis von 1,60 € lässt sich eine Hafenrundfahrt machen, die auch am Fähranleger vorbeiführt. An Bord der HERCOGS JEKABS gibt es allerdings keinerlei Erläuterungen auf der 45-minütigen Tour. Hinsichtlich einer Toilette ist auch Fehlanzeige zu vermelden.

Von Ventspils machen wir einen Ausflug zum Slitere Nationalpark. Zunächst erkunden wir die einsamen Strände rund um das Kap Kolka. Danach entdecken wir den Schiffsfriedhof in Mazirbe. Die Küste war zu Sowjetzeiten Sperrgebiet und die Fischer, so sie denn überhaupt hierbleiben durften, mussten ihre Boote aufgeben. Allerdings wurden nicht alle Holzboote in Einzelteile zerlegt oder verbrannt. Einige Boote wurden in die Dünen getragen und sich selbst überlassen. Heute sind hier noch ein paar dieser Wracks in einem Dünenwäldchen zu finden. Die ganze Küstenregion zeigt sich wildromantisch, uns gefällt es hier.

Wären wir 2005/2006 in Ventspils gewesen, hätten wir mit der SCANIA auf die estnische Insel Saaremaa übersetzen können. Insbesondere von estnischer Seite gab und gibt immer mal wieder Bestrebungen dorthin einen Fährdienst zu eröffnen. Aber selbst wenn, wir wollen weiter nach Riga. Einen richtigen Campingplatz gibt es dort nicht, stattdessen eine asphaltierte Fläche (im Camping-Jargon als „Platte machen“ bezeichnet) direkt an der Daugava. Die Aussicht könnte besser nicht sein: Es bietet sich ein schöner Blick auf die Stadtsilhouette und das abendliche Auslaufen (sprich Fotografieren) der ISABELLE bzw. ROMANTIKA lässt sich mit Sonne im Rücken vom „Butzele“ aus bequem erledigen.

Da wir Anfang Juni hier sind, sind während unseres Aufenthaltes mit der NORWEGIAN PEARL und der HAMBURG lediglich zwei Kreuzfahrer angekündigt. Uns stört es nicht, denn so ist die äußerst sehenswerte Altstadt weitgehend störungsfrei zu erkunden. Was nicht heißen soll, dass sich nicht doch ab und an eine (meist asiatische) Reisegruppe freie Bahn verschaffen will und alles im Weg stehende beiseite walzt...

Estonische Inselwelt

Nach einem Abstecher ins lettische Binnenland geht es weiter nach Estland, die Inseln Saaremaa und Hiiumaa rufen. Bevor wir in Virtsu nach Muhu für die Weiterfahrt



Die Freude ist groß, als sich in Pärnu am 9. Juni die AMALIE in schönstem Sonnenlicht zeigt. Foto: Heino Sehlmann

nach Saaremaa übersetzen, besteht **er** noch auf einem kleinen Abstecher nach Pärnu - die REET sendet von dort ein AIS-Signal. So ist es auch. Die frühere OSTER liegt bei einer Werft und wird von ihm abgelichtet. Ob es sich um einen normalen Werftbesuch handelt oder ob sie hier aufgelegt ist, ist nicht zu erkennen. Und es kommt noch besser! Die AMALIE (die bis vor einigen Jahren zu den estnischen Inseln unterwegs war und ebenso wie die REET eine norwegische Vergangenheit hat) liegt ebenfalls im besten Sonnenlicht bereit. Dazu kommt die HARLEY DAVIDSON I, die jahrelang in Stockholm gelegen hat und daher vielen Lesern bekannt sein sollte. Um dem Ganzen noch die Krone aufzusetzen, gibt sich die LIGHT OF THE SEA (siehe Heft 3-19, S. 16) ein Stelldichein. **Ihm** ist auf den ersten Blick klar, dass dies eine frühere norwegische Fjordfähre sein muss. Beim genaueren Hinsehen ist der frühere Heimathafen Florø an der Bordwand zu erkennen. Wie sich später herausstellen wird, handelt es sich um die frühere NESØY. 2017 wurde der Verkauf in die Karibik vermeldet, der sich offenbar zerschlagen hat. So dümpelt diese Fähre einer ungewissen Zukunft entgegen.

Denkfalten ruft ein namenloser Kasko hervor, der in einem früheren Leben möglicherweise mal eine Fähre gewesen sein könnte. Eine

Die PIRET ist eine der zwischen Virtsu und Saaremaa eingesetzten Fähren, die sich vor allem durch ihr farbenfrohes Aussehen auszeichnen. Foto vom 13. Juni von Heino Sehlmann.



Öffnung am Heck hat das Teil zumindest. Da hat **er** dann eine Aufgabe für lange Winterabende - irgendwo im Netz wird sich doch etwas zu diesem Phantom finden lassen müssen! Im DFV-Forum auf faehrverein.info (Fährschiffahrt: Kennt jemand dieses Schiff?) sind Fotos zu sehen. Vielleicht hat einer der Leser einen Tipp - jeder Hinweis ist willkommen!

Nach diesem ertragreichen Zwischenstopp geht es weiter nach Virtsu, um nach Muhu bzw. Saaremaa übersetzen. Den Abzweig nach Munalaid lassen wir im wahrsten Sinne links liegen. Von dort fährt die KIHNU VIRVE zu den Inseln Kihnu und Manilaid. Aber auch **ihm** ist bewusst, dass für ein, zwei Fotos einer Kleinfähre nicht jeder Umweg gefahren wird (Howgh! **Sie** hat gesprochen.). Die Hauptverkehrsstraßen sind zwar durchaus in Ordnung, aber mit einem knapp 12m langen Gespann müssen wir nicht jede Nebenstraße befahren! Im weiteren Reiseverlauf warten mit der SOELA und ORMSÖ noch zwei Schwesterschiffe der KIHNU VIRVE, da verzichtet **er** doch mal großzügig auf einen Neuzugang in der Fotosammlung!

In Virtsu angekommen, liegt die TÖLL schon zur Beladung bereit. Da wird es nur zu einem schnellen Bild am Anleger reichen. Aber



Kleinstfähre mit Platz für ein bis zwei Autos: die ABRO am 10. Juni 2019 in Kuressaare. Foto: Heino Sehlmann

erstmal ein Ticket kaufen. Die Schranke beim Check-in-Schalter öffnet sich nach erfolgtem Fahrkartenkauf; das vorher am Schalter erfasste Kfz-Kennzeichen wird gescannt und gleichzeitig öffnet sich die Schranke der vorgegebenen Wartespur. Somit ist ausgeschlossen, dass sich ein Fahrzeug in der falschen Schlange einsortiert! Für die knapp halbstündige Überfahrt nach Kuivastu bietet die TÖLL dem Fahrgast ein Salondeck mit Shop sowie eine SB-Theke. Zusätzlich befindet sich auf dem Oberdeck noch ein kleiner Salon. Wir begeben uns auf das Außendeck und genießen die Aussicht. Auf halber Strecke kommt uns die PIRET entgegen und **er** hat die nächste Fähre im Kasten!

Während der nächsten Tage bekommt **er** mit der ABRO, RUNÖ und SOELA auch die übrigen von Saaremaa aus verkehrenden Fähren vor die Linse. Wobei die beiden erstgenannten mit einer Kapazität von einem bzw. zwei Pkw allenfalls als Kleinstfähre gelten dürften. Ein paar Tage später setzen wir wieder an Bord der TÖLL zum Festland über und steuern als nächstes Ziel Haapsalu an. Im nahe gelegenen Fährhafen Rohuküla sind die LEIGER, TIJU, ORMSÖ und die Reservefähre REGULA „abzuarbeiten“. Letztere spielt allerdings nicht mit! Sie nutzt ausgerechnet unseren Transfertag aus, um von Rohuküla nach Virtsu zu verholten. Nur, um dann dort

Auch die TIJU, hier am 14. Juni 2019 vor Haapsalu, zeigt sich in demselben farbenfrohen Muster wie die PIRET und ihre Kollegen. Foto: Heino Sehlmann



Die SOELA verbindet die Inseln Saaremaa und Hiiumaa. Foto vom 10. Juni 2019 in Trigi von Heino Sehlmann.

für die nächste Zeit aufgelegt zu werden. Da hätte sie auch noch ein paar Tage in Rohuküla bleiben können!

Hiiumaa besuchen wir im Rahmen eines Tagesausflugs. Die Überfahrten plant **er** so, dass wir mit beiden Fähren fahren; mit der TIJU hin und mit der LEIGER zurück. Beide Fähren sind grundsätzlich ähnlich eingerichtet wie ihre nach Muhu verkehrenden Schwesterschiffe. Allerdings sind sie - der längeren Fahrzeit (75 Minuten) angepasst - etwas wohnlicher gestaltet. Auf der Hinfahrt nach Hiiumaa ist die TIJU ziemlich voll. In Sörve findet ein Jazz-Festival statt und viele Besucher und Teilnehmer sind an Bord. Schon in den Aufstellspuren gibt es ein großes „Hallo“, man kennt sich offenbar. Während wir gemütlich mit maximal zwölf Knoten gen Hiiumaa fahren, kommen wir in den Genuss einer Übungseinheit einer Band, die fröhlich improvisierend „When the saints...“ intoniert. Trotz reichlichen Beifalls packen die Herren leider nach einer Nummer wieder ihre Instrumente ein. Viele Fahrgäste machen Filmaufnahmen dieses Spontankonzerts, sodass sich sicherlich irgendwo in den Tiefen der sog. sozialen Netzwerke bewegte Bilder des Geschehens finden lassen sollten. Der Upload sollte technisch kein Problem gewesen sein, gibt es doch an Bord ein kostenloses und vor allem leistungsstarkes WLAN.

Hinsichtlich der Namensgebung der Fähren hat sich die Reederei auf eine Reise in die estnische Sagenwelt begeben: Die den Menschen freundlich gesonnenen Riesen Töll und Leiger waren Brüder und mit Piret bzw. Tiiu verheiratet; diese wiederum waren Schwestern. Sage noch einer, dass Fährschiffahrt nicht bildet!

Letzte Station in Estland ist für uns Tallinn. Das ganz große Sightseeing-Programm brauchen wir nicht, waren wir doch schon 2016 hier. Aber natürlich führt uns der Weg durch die Stadt auch zum Hafen. Der gesamte Hafbereich wird sukzessive umgebaut und von der neuen Zufahrt zu Terminal D hat man einen guten Standort für Aufnahmen der einlaufenden Fähren. Das Areal ist frei zugänglich und einen störenden seeseitigen Zaun gibt es auch nicht - hoffentlich bleibt das auch so! Ein paar Bänke könnten hier noch aufgestellt werden und ein Kiosk wäre auch nicht schlecht. Wir machen es uns derweil auf einigen großen Steinen bequem und **er** nimmt die ein- und auslaufenden Fähren ins Visier. Eigentlich wäre es mit der SILJA EUROPA und der MEGASTAR getan, denn diese waren 2016 noch nicht hier. Aber bei blauem Himmel und strahlendem Sonnenschein kennt **er** kein Halten. **Sie** erkennt **seinem** leicht irren Blick und lässt ihn gewähren...

Gut zwei Stunden später sind die Bilder gemacht und **er** ist für heute zufrieden. Kreuzfahrtschiffe sind natürlich auch zahlreich zugegen, die sind aber schwierig vor die Kamera zu bekommen. Das Gelände um die Linnahall ist aufgrund von Dreharbeiten weiträumig abgesperrt. Wir bekommen nicht heraus, welcher Blockbuster hier entsteht. Die Ordner reagieren aber äußerst empfindlich, weil **er** mit der Kamera nach Schiffen Ausschau haltend um das Areal schleicht. Möglicherweise wird es in einigen Jahren viel bequemer mit der Schiffsfotografie in Tallinn. Im Raum steht der sog. Masterplan 2030, der u.a. zum Ziel hat, den Hafen architektonisch mehr mit der Stadt zu verbinden. In erster Linie geht es um (Wohn-)Bebauung, aber es ist auch vorgesehen, die Mole für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Träumen ist in jedem Fall erlaubt!

Eine Erkundungstour führt uns in die Gegend östlich von Tallinn. Nachdem sich die im Reiseführer als sehenswert beschriebenen

Stätten als wenig besuchenswert erweisen, steuert **er** den Hafen Muuga an. Hier ist nichts zu wollen, denn hier kommt nur hinein, der da auch reingehört. Fotografen müssen draußen bleiben! So kommen wir viel früher als geplant nach Leppneeme, einem Dörfchen mit kleinem Hafen nordöstlich von Tallinn gelegen. Hier ist der sprichwörtliche Hund begraben, aber dort fährt eine Fähre zur Insel Prangli. Bis zur planmäßigen Ankunft in Leppneeme wäre noch viel Zeit, aber wir haben Glück, denn die WRANGÖ liegt mit einem technischen Defekt am Kai. Da wir nun unverhofft Zeit gewonnen haben, beschließen wir spontan einen Abstecher nach Paldiski, westlich von Tallinn. Um es vorwegzunehmen, es lohnt definitiv nicht! Dass an die Fähren, so denn überhaupt welche da sind (heute nicht), kein Rankommen ist, wusste **er** schon vorher. Schön anzusehen sind die Plattenbauten allerdings auch nicht. Als Kulisse für einen packenden Agententhriller aus Zeiten des Kalten Krieges wäre Paldiski aber vortrefflich geeignet. Wer´s mag...



Beim Besuch in Leppneeme liegt die WRANGÖ am 17. Juni 2019 im perfekten Sonnenlicht defekt am Kai. Foto: Heino Sehlmann

Damit ist der erste Reiseabschnitt abgeschlossen. Das Baltikum ist in vielerlei Hinsicht lohnenswert gewesen – nicht nur der Schiffe wegen.

Åland-Inselhopping

20. Juni 2019 – Kurs Åland! Um 15.45 Uhr treffen wir bei kuscheligen 30° in Tallinn am Terminal ein. Ein Eisverkäufer würde jetzt mit uns ein gutes Geschäft machen, wenn es denn einen gäbe. Von der gerade eingetroffenen STAR ergießt sich eine Blechlawine in den beginnenden Feierabendverkehr. Im Hafengebiet wird eifrig gebaut, deshalb fließt der Verkehr nur zögerlich ab. Wir haben immerhin während unserer Wartezeit etwas zu gucken. Da sich die STAR wenig später wieder auf den Weg nach Helsinki machen wird, werden erst einmal ihre Fahrzeuge abgefertigt. Um 16.30 Uhr ist es aber soweit und der Check-in für „unsere“ VICTORIA I wird geöffnet. Als wir an der Reihe sind, will **er** das Ticket am Schalter vorzeigen, doch dies ist gar nicht erforderlich. Schließlich stimmt das Kfz-Kennzeichen am Fahrzeug mit dem der Buchung überein. Moderne Zeiten...! Unsere Ausweise müssen wir dennoch vorlegen. Neben der Bordkarte, einem Getränkecoupon und dem WIFI-Code erhalten wir noch zwei weitere wichtige Papiere: einen gelben Zettel mit der Aufschrift Mariehamn und einen Anhänger mit der åländischen Flagge. Beides soll sichtbar im Fahrzeug ausliegen.

Alle Papiere übernommen, öffnet sich die Schranke zu unserer Wartespur - das kennen wir ja schon. Viele Fahrzeuge sind es nicht, die nach Stockholm bzw. Mariehamn mitgenommen werden wollen. Während wir auf das Boarding warten, macht ein Spürhund seine Aufwartung bei einigen Fahrzeugen – wir gehören nicht dazu! Sehen wir so vertrauenswürdig aus oder passen wir nicht in deren Zielgruppe? Egal, um 17 Uhr dürfen wir an Bord fahren, werden allerdings vor Befahren einer der beiden Heckrampen gestoppt. Für unser Verständnis wäre es am einfachsten und schnellsten vorwärts über die linke Rampe an Bord zu fahren, dann einen 180°-Bogen zu vollführen und vor der rechten

Rampe stehenzubleiben (Anmerkung: Das Entladen in Mariehamn erfolgt über das Heck.). Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht! Den Decksleuten steht der Sinn nach einer anderen Methode: Etwa 30 Meter rückwärts über die sachte ansteigende und geriffelte Heckklappe an Bord fahren. Allen Nicht-Gespannfahrern sei gesagt, dass das Rückwärtsfahren per se schon nicht ganz ohne ist und unter den geschilderten Umständen noch herausfordernder wird. Und da „das Butzele“ rückwärtsfahrend gerne ein Eigenleben führt, ist **ihm** von vornherein klar, dass das nicht funktionieren wird. „Trust this guy!“ wird **ihm** mit Blick auf den Einweiser beschieden. Mit dem Vertrauen ist es ja so eine Sache und nach dem dritten Anlauf hat dann auch „this guy“ eingesehen, dass die andere Methode vielleicht doch die bessere ist. Hätten wir auch schon fünf Minuten vorher haben können! Hinzu kommt, dass das Autodeck zum Bug hin vielleicht zu einem Drittel gefüllt ist, dort stehen die Fahrzeuge für Stockholm. Im Heckbereich, wo die Fahrzeuge für Mariehamn aufgestellt werden, ist reichlich Platz! Trotzdem werden die übrigen Fahrzeuge dermaßen eng rückwärts(!) an Bord manövriert, dass uns

beinahe auch noch der Wohnwagen- und Beifahrerrückspiegel abrasiert werden. Um nicht missverstanden zu werden: Das Beladen der Autodecks ist zweifelsohne kein einfaches Geschäft, aber wenn, so wie heute, Zeit und Platz ausreichend vorhanden sind, dann muss man es sich auch nicht unnötig schwer machen. So oder so, wir stehen in der Pole-Position und werden morgen früh in Mariehamn als erste von Bord rollen.

Kurz die Kabine aufgesucht (Innenkabine gebucht und Außenkabine mit Blick nach achtern bekommen – dummerweise direkt über der Starlight Showbar) und dann das Außendeck geentert. Auf Deck 9 befindet sich die Sundeck-Bar; dort versucht sich ein allenfalls zweitklassiger Gitarrist an seinem Instrument. Einen ungetrübten Blick (sprich: ohne störende Fenster) gibt es nur nach achtern; zur Seite ist das komplette Deck 9 verglast. Deck 11 mit allumfassender Rundumsicht ist nur während der Liegezeit im Hafen zu betreten und Deck 10 per se „for crew only“! Tolle Aussichten...

Wie sich im weiteren Verlauf unserer Schiffserkundung herausstellen wird, gibt

Mit der VICTORIA I geht es von Tallinn auf die Ålandinseln. Foto: Heino Sehlmann





Mehr als 30 Jahre verkehrte die ODIN SYDFYEN in der dänischen Südsee, bis sie 2015 auf die Ålandinseln gelangte. Dort verlor sie zwar ihren "Nachnamen" und heißt jetzt nur noch ODIN, dafür erinnert nicht nur der Anstrich, sondern auch vieles an Bord an ihre Zeit bei Scandlines. Foto: Anja Sehlmann

es auf Deck 6 beidseitig reichlich Platz an der Reling. Bevor der Schiffsrundgang im Inneren fortgesetzt wird, genießen wir noch ein wenig die sommerliche Stimmung auf dem Außendeck und werfen einen letzten Blick auf Tallinn. Dies ist dann auch eine gute Gelegenheit, um unseren Rabattcoupon einzulösen.

Irgendwann zieht es uns ins Innere, und wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass die VICTORIA I vergleichsweise leer geblieben ist. Wem nach Essen ist, der hat hier die Qual der Wahl: Vom SB-Imbiss bis zum A-la-Carte-Restaurant ist alles vorhanden. Um in geselliger Runde das ein oder andere Getränk zu sich zu nehmen, sind Pub, Piano-Bar und Showbar vorhanden. Auf der Cocktailkarte finden sich anlässlich des 30. Geburtstags von Tallink einige frühere Fähren wieder. So gibt es zum Beispiel einen „Corbiere“ oder eine „Regina Baltica“ zu trinken - nett! Unterdessen versucht eine bulgarische Band eher erfolglos die Besucher der Starlight Showbar zum Tanzen zu animieren. Dabei

unterscheidet sich diese wohltuend von früher erlebten Tanzkapellen; zeichneten sich diese doch immer durch grimmig dreinschauende Bartträger mit Vokuhila aus. Was hier an Bord geboten wird, ist hingegen ansehnlich und auch anhörbar! Im weiteren Verlauf des Abends wird dann auch noch eine 15-köpfige mongolische Artistentruppe ihre Show präsentieren. Wir werden uns das allerdings nicht mehr ansehen, heißt es doch um 4 Uhr aufstehen!

Im üppig dimensionierten Bordshop gibt es viele Tallink-Souvenirs zu erstehen. Auch sonst ist das Angebot reichhaltig und im alkoholischen Sortiment teilweise deutlich unter estnischen Festlandspreisen angesiedelt. Wo wir schon mal da sind, nehmen wir noch eine weitere Flasche Vana Tallinn mit. Dieser Likör ist übrigens nicht ganz unschuldig an dieser Fahrt: **Er** hatte die Idee für diese dreimonatige Auszeit erdacht und **ihr** gegenüber 2017 am Tallinn-Stand auf dem Weihnachtsmarkt in Hamburg-Ottensen vom Stapel gelassen. Und dort gibt es äußerst leckeren Höögvein

Die SKIFTET verkehrt seit 1985 zwischen den Ålandinseln. Foto: Heino Sehlmann



(estnischer Glühwein) mit Schuss, u.a. auch mit Vana Tallinn!

Rechtzeitig zur Ankunft in Mariehamn werden wir um 4.30 Uhr auf das Autodeck gelassen. Vor der Treppe auf Deck 5 werden wir kontrolliert und in einer Liste abgehakt. Eine Prozedur, welche sich auf Deck 3 vor dem Betreten des Autodecks wiederholt. Doppelt hält bekanntlich besser. Pünktlich macht die VICTORIA I in Mariehamn fest und um 4.50 Uhr öffnet sich die Heckklappe. Wenig später erreichen wir den Campingplatz und richten uns erstmal provisorisch ein. Einerseits ergießt sich ein heftiger Regenschauer über dem morgendlich verschlafenen Mariehamn, andererseits fordert die kurze Nacht ihren Tribut. Und überhaupt: Wir haben fast zwei Wochen Zeit, um die Åland-Inseln zu erkunden, da müssen wir ganz sicher nicht schon am Ankunftstag in aller Frühe in hektischen Aktionismus verfallen. Wenn wir eines in diesem Urlaub haben, dann ist es Zeit! Heute ist midsommardagen und wir wohnen an mehreren Orten dem feierlichen Aufstellen der midsommarstången bei. An den nächsten Tagen widmet **er** sich mehrfach der mittäglichen Fährenrushhour in Mariehamn. Dies geht von der Mariehamn gegenüberliegenden Seite auf Gregersö (Auf diesem Weg vielen Dank an Marko Stampehl für die regelmäßige Versorgung mit Tipps zu Fotostandorten!) und vom Fischereihafen aus. Letzterer ist auch gut vom Campingplatz zu erreichen; vorzugsweise mit dem Rad, es sei denn, sein Rad hat wieder mal einen Platten... Kleines fotografisches Schmankerl am Rande sind die traurigen Reste der SPOVEN. Nach längerer Auftriegszeit wurde die frühere schwedische Wegfähre nun den Schneidbrennern überlassen.

Das Inselreich der Ålands umfasst über 6.000 Inseln und Schären, da bleibt es beim Erkunden des Archipels nicht aus, dass die eingeschlagenen Wege unweigerlich an Fähranlegern enden. Infolgedessen müssen wir uns selbstverständlich einige Male an Bord der Fähren von Ålandstrafiken begeben. Die Beschreibung der Schiffe, Überfahrten und des an Bord Erlebten würde einen eigenen Artikel ausmachen. Daher nur so viel: Mitfahren lohnt allemal! Die Fähren sind solide Arbeitspferde und mal mehr, mal weniger gemütlich eingerichtet. In erster Linie sind die Fähren für die Einheimischen und die Versorgung der verschiedenen Inseln vorgesehen. Übertriebener Luxus ist folglich nicht zu erwarten, aber das ist bei heimischen Linienbussen ja auch nicht der Fall! Hinzu kommt, dass Fußgänger kostenlos befördert werden. Wer, so wie wir, Fahrräder dabei hat, der kann allerschönstes Inselhopping betreiben. Wir waren mit der ODIN, SKARVEN, ÄLFÄGELN, EJDERN, KNIPAN und SKIFTET unterwegs. Die Fahrt durch das Inselmeer ist immer wieder spannend und interessant. Zumal die ganzen Tage die Sonne scheint, ab und an eine Fähre „in voller Fahrt“ passiert und auch an anderen Fotomotiven kein Mangel herrscht.

Eine Fährfahrt soll dann aber doch ein wenig umfangreicher erwähnt werden, nämlich eine

Abendfahrt mit der ECKERÖ. Der Shuttlebus bringt uns von Mariehamn quasi á la minute zum Terminal in Berghamn. Bevor es an Bord geht, bleibt noch etwas Zeit, um sich dort umzuschauen. Es gibt es eine Fotowand mit allen Fähren der Reedereihistorie zu bewundern und am Schalter wird ein zum 50. Reedereigeburtstag 2011 erscheinendes Buch wohlfeilgeboten. Das macht die ganze Sache doch schon mal sympathisch! So geht es an Bord weiter. Die ECKERÖ ist irgendwie verbaut, aber definitiv originell. Inneneinrichtung und Mobiliar erwecken den Anschein, als seien sie noch im Ursprungszustand, dabei ist das Ganze aber sehr gut gepflegt und überhaupt nicht verschlissen. Wäre nicht alles in gedeckten Farben ausgestattet, es fiel kaum auf, dass die frühere JENS KOFOED schon 40 Jahre alt ist.

Bevor es auf große Erkundungstour geht, entern wir erst einmal das Buffetrestaurant. Es schmeckt vorzüglich; alleine die eingelegten Heringe sind das Geld wert. Aber mehr als satt geht nicht, und so rollen wir aus dem Restaurant nach draußen, um uns die Beine zu vertreten. Die ECKERÖ rollt auch, dabei gibt es praktisch keinen Seegang und der Wind ist auch kaum spürbar. Während **sie** mit dem Tablet das kostenlose WLAN zwecks weiterer Reiseplanungen nutzt, macht **er** sich auf Besichtigungstour. Hier eine Treppe rauf, da eine Treppe runter – es macht einfach Spaß, die Fähre zu erforschen! Und so findet **er** doch noch tatsächlich etwas aus der Bornholmer Vergangenheit: Rettungsringe mit der Aufschrift JENS KOFOED!

Die ECKERÖ ist irgendwie aus der Zeit gefallen, es bleibt zu hoffen, dass ihr noch einige Jahre in åländischen Gewässern verbleiben. Für **ihn** ist es in doppelter Hinsicht eine Zeitreise: Fast auf den Tag genau vor 30 Jahren ist **er** mit der JENS KOFOED nach Bornholm gefahren! Kurzum: Es gibt Fährfahrten, die sind „nett“ oder „in Ordnung“, und es gibt Fahrten, bei denen einfach alles passt. Unsere Abendfahrt mit der ECKERÖ gehört eindeutig in die letzte Kategorie.

Die Überfahrt nach Kapellskär mit der ROSELLA am 2. Juli 2019 fällt im Vergleich zur ECKERÖ deutlich ab. Ja, auch sie ist eine interessante Vintage-Fähre, aber der Funke will nicht so recht überspringen. Das Wetter passt sich an – es ist windig und dunkle Wolken am Horizont künden von nahenden Regenschauern. Da haben wir wenig Lust, uns auf den Außendecks aufzuhalten, geschweige denn, den Ausblick unterhalb der Kommandobrücke zu nutzen. Den meisten Fahrgästen dürfte das auch egal sein, schließlich ist „Shoppingfest“! Neben dem großzügigen Shop (größere Getränkeeinkäufe werden direkt zum Fahrzeug auf das Autodeck geliefert!) hat auch eine Art Klamotten-Outlet geöffnet. Da lassen sich die überwiegend schwedischen Passagiere nicht zweimal bitten. Wobei anzumerken ist, dass es in der Weinabteilung auch für unser Preisempfinden einige gute Angebote gibt. Da greift auch **er** beherzt zu und zieht mit einem 3-Liter-Weinkarton von dannen. Bei entsprechend hoher Einkaufssumme gibt es dann gleich noch eine Freikarte für



Geradezu idyllisch wirkt es, wenn die ECKERÖ Berghamn ansteuert. Foto: Anja Sehlmann

die nächste Fahrt. Fraglich dabei, ob das Angebot die Nachfrage oder die Nachfrage das Angebot bestimmt.

In Kapellskär angekommen, halten wir vergebens nach einer Campingplatzausschilderung Ausschau. Zugegeben, wer hier mit der Fähre ankommt, der will wahrscheinlich nur eines, nämlich schnell weiter. Aber ein klitzekleines Schild hätte uns genügt. So drehen wir eine mittelgroße Ehrenrunde durch die Landschaft und werden erst im zweiten Anlauf fündig.

Fotografie mit Hindernissen – umzingelt in Kapellskär

Vom Campingplatz sind es nur wenige Minuten mit dem Fahrrad zum Waxholmsbolaget-Anleger. Auch wenn der Standort für die Fotografie der von bzw. nach Stockholm fahrenden Fähren und Kreuzfahrer nur semi-geeignet ist, macht **er** sich allabendlich auf, um sich dort in Position zu bringen. Am 4. Juli 2019 kommt es dann zu einem DfV-Mitgliedertreffen der besonderen Art: Während Marko Stampehl an Bord der SILJA SERENADE Kapellskär passiert, stehen **sie** und **er** am Anleger und grüßen fahnenschwenkenderweise. Die DfV-WhatsApp-Gruppe ist quasi in Echtzeit dabei.

Von den Kapellskär anlaufenden Fähren fehlen **ihm** nur noch Aufnahmen der LIVERPOOL SEAWAYS und REGAL STAR. Hierfür liebäugelt **er** mit einem anderen Standort. Der Haken an der Sache ist, dass der Hafen hermetisch abgeriegelt und das angrenzende Areal Privatgrund ist. Die einzig halbwegs legale Möglichkeit wäre, von einem nicht-öffentlichen Campingplatz aus, sein Glück zu versuchen. Also macht **er** sich frühmorgens dorthin auf. Längs des Hafenzauns führt ein Weg zum Platz, der offenbar eine Politik der offenen Türen pflegt. Dann mal nichts wie rein. Ein paar ansässige Camper sind schon wach und grüßen freundlich – na denn...

Ein geeigneter Aussichtsfelsen ist schnell ausgemacht, sogar Sitzbank und Tisch gibt es hier. Ideal, um sich die aufgehende Sonne ins Gesicht scheinen zu lassen. Damit ist **er** jedoch nicht allein, denn innerhalb weniger Minuten sieht **er** sich von einer größeren Ansammlung umzingelt. Doch handelt es sich nicht um aufgebrachte Camper, die den Eindringling umstellen; nein, die morgendliche Sonne scheint auch für niedere Kreaturen geeignet, die Müdigkeit zu vertreiben. So macht **er** die Bekanntschaft

Full House in Kapellskär: Am 3. Juli 2019 liegen die REGAL STAR, die FINNFELLOW, die ROSELLA und die LIVERPOOL SEAWAYS bereit zur nächsten Abfahrt. Foto: Heino Sehlmann





Hinter der ÅDALEN III verbirgt sich die 1958 bei der Meyer-Werft in Papenburg gebaute BALTRUM III. Foto: Heino Sehlmann



Ein "Zufallsfund" auf der Nordtour ist die ULVÖN, die zur gleichnamigen Insel fährt. Foto: Heino Sehlmann.

mit etwa 15 Ringelnattern, die nach und nach ihre Höhle, die sich just in diesem Felsen verbirgt, verlassen. Natürlich weiß **er**, dass Ringelnattern völlig harmlos sind, aber ein gewisses Unbehagen lässt sich nicht abstreiten. Wie gut, dass **sie** noch im Bett geblieben ist! Von derlei Unbill abgesehen, sind die LIVERPOOL SEAWAYS und REGAL STAR bald in Sicht und **er** bekommt seine Fotos ganz passabel auf die Speicherkarte.

Zur Insel des Verbrechens

In den Sommermonaten bietet Waxholmsbolaget eine Verbindung von Kapellskär nach Sandhamn an. Sandhamn, das Sylt in den Stockholmer Schären, ist eigentlich eine beschauliche Insel. In den Krimis der Autorin Viveca Sten ist die Insel hingegen Schauplatz von Mord und Totschlag. Da wir die Bücher gelesen haben und eine Fahrt durch die Schären darüber hinaus immer ein Erlebnis ist, fahren wir dort hin. Rechtzeitig begeben wir uns morgens zum Anleger und stellen die Anzeigebake nach oben - mit Erfolg. In voller Fahrt läuft die SUNNAN auf uns zu und stoppt kurz vor dem Anleger. Wir sind kaum an Bord, da werden die Hebel auch schon wieder auf den Tisch gelegt und die Fahrt geht weiter. Wenig später begegnet uns die auslaufende VIKING GRACE, die **er** tatsächlich, ohne die Kamera in die Hand zu nehmen, passieren lässt. Nach eigenem Bekunden hat **er** genügend Bilder der „schwimmenden Windmühle“ (wie **er** sie nennt) im Kasten - **sie** fügt innerlich ein „mehr als genug“ hinzu. Aber, da die DFV-WhatsApp-Gruppe auch informiert werden will, muss das Smartphone für eine Aufnahme herhalten. Dank des kostenlosen WLAN an Bord wird sie selbstredend gleich verschickt!

Die Fahrt nach Sandhamn dauert etwa drei Stunden, dabei wechseln sich Passagen mit Höchstgeschwindigkeit und Schleichfahrt ab. Alleine diese Fahrmanöver sind das Fahrgeld wert, von den vielfältigen optischen Eindrücken ganz zu schweigen. Auf Sandhamn angekommen, bleiben uns rund zwei Stunden Zeit für die Inselerkundung. Zuerst führt uns der Weg zur Inselbäckerei - „fika“ muss sein. (Für die, die es nicht wissen, fika ist eine schwedische Institution: Nachmittäglicher Kaffee mit Süßgebäck.) Hinzu kommt, dass ebendiese Bäckerei in diversen Sandhamn-Krimis erwähnt wird. Dies ist allerdings völlig belanglos

angesichts der dort wohlfeilgebotenen Kardamom-Schnecken (nicht Zimt) - sie sind **das** Süßgebäck-Highlight der Nordtour, zumindest sagt **er** das, und nimmt gleich noch zwei für die Rückfahrt mit! Nach einem Spaziergang über die Insel, der uns zu einigen Originalschauplätzen der Krimis führt (eine Karte hierzu ist in der Touristeninformation erhältlich), begeben wir uns für die Rückfahrt nach Kapellskär wieder an Bord der SUNNAN.

Nach ein paar Tagen in und um Kapellskär geht es weiter gen Norden, wo unser nächstes Ziel, das Weltnaturerbe Höga Kusten, auf uns wartet. Hier steht das Erleben der Natur im Vordergrund. Ganz ohne Schiffsfotografie geht es dann aber doch nicht, denn in Härnösand hat **er** mit der ÅDALEN III ein weiteres Fotoobjekt ausfindig gemacht. Diese ist bereits seit 1987 hier in Fahrt, hat aber ein ostfriesisches Vorleben: Es handelt sich - wie auch der Nicht-Eingeweihte unschwer am übermalten Schriftzug am Bug erkennen kann - um die frühere BALTRUM III. Da wir nicht mitfahren wollen, fragt **er** an der Gangway, ob ein kurzer Rundgang an Bord möglich sei. Ist er, und so kann **er** sich einen Eindruck des 1958 in Papenburg gebauten Schiffes verschaffen. Es scheint, als sei sie teilweise modernisiert, teilweise aber auch noch im Originalzustand zu sein. Dass die Reederei dennoch in der Neuzeit agiert, stellt **er** fest, als **er** den Purser nach einer Postkarte fragt. Die Rückfrage lautet: Was ist eine Postkarte...?

Eher zufällig bekommt **er** in der Region auch noch eine Fähre auf die Speicherkarte. Da hat **er** während der Reisevorbereitung sehr viel Zeit investiert, um der Fahrpläne aller potenziell unterwegs anzutreffenden Fähren habhaft zu werden, und dann das: Irgendwo in einer Touristeninformation liegt ein unscheinbarer Fahrplan einer ihm bis dato völlig unbekannteren Fähre aus. Es ist die ULVÖN, die von Köpmanholmen zur Insel Ulvön, der größten Insel im Bereich der Höga Kusten, fährt. Da passt es gut, dass wir sowieso nach Örnköldsvik wollen. So brauchen wir für die Kleinfähre (lediglich zwei Fahrzeuge finden auf dem Autodeck Platz) auf dem Weg dorthin nur einen kleinen Abstecher zu machen. Die Insel Ulvön ist übrigens für die berühmterbuchtigte Delikatesse Surströmming bekannt. Was harmlos klingt, ist ein eingelegerter Hering, der über eine „besondere“

Duftnote verfügt. Idealerweise sollte er im Freien verzehrt werden - wir haben ihn nicht probiert.

Düstere Aussichten

Während uns der weitere Weg eigentlich über die schwedischen Wintersportorte Östersund und Åre nach Trondheim führen soll, meldet **sie** Gesprächsbedarf hinsichtlich der weiteren Reiseroute an: Zum einen sind die Wetterprognosen für Norwegen „bescheiden“. Zum anderen hat **sie** sich intensiv mit seinem Fahrplanordner beschäftigt und stellt angesichts der Vielzahl der darin befindlichen norwegischen Fahrpläne die Frage, inwiefern denn die ganzen Häfen angesteuert werden sollen bzw. müssen. **Ihr** wäre spontan danach, die norwegische Küste auszuklammern und stattdessen Mittelschweden eingehender zu bereisen. Mit diesem Gegenvorschlag konfrontiert, zitiert **er** Perikles: „Es gilt nicht die Zukunft vorherzusagen, sondern auf sie vorbereitet zu sein.“ **Er** betont, dass zwar alles im Ordner vorhanden ist, was im weitesten Sinne auf der Route liegen könnte, aber dies bedeute nicht, dass das auch alles abgearbeitet werden müsse bzw. solle. Dazu muss gesagt werden, dass Norwegen zweifelsohne ein sehr schönes Land mit interessanter Natur und Landschaft (und vielen Fähren) ist. Nur sind die Straßenverhältnisse mitunter herausfordernd. Dies ist für den normalen Pkw-Touristen in der Regel kein Thema, mit einem Wohnwagengespann sieht das schon anders aus. Bei unserer Tour vor zwei Jahren gab es ein, zwei Begebenheiten, die einem die Freude am Fahren vermiesen konnten; und das ist bei **ihm** ebenfalls im Hinterkopf gegenwärtig. Auch angesichts der Wettervorhersagen einigen wir uns darauf, den Norwegen-Aufenthalt abzukürzen und lassen Ålesund aus. Darüber hinaus verspricht **er**, keine als „Landschaftsfahrt“ getarnten kilometer- und zeitfressenden Ausflüge anzustreben, die eigentlich vorrangig Fährfotografie zum Ziel haben. Sollte sich „quasi an der Strecke“ (oder ein bisschen daneben...) etwas fähriges finden, dann ist der ein oder andere kleine Umweg durchaus gestattet. Mit diesem Kompromiss können beide gut leben und so machen wir uns am 14. Juli 2019 nach Trondheim auf - bei Regen.

Fortsetzung folgt...

FÄHREN-Bilder aus Griechenland

Fotos von George Koutsoukis - Texte von Andreas Wörteler und R. C. Schöttker



Im letzten Sommer war die 1980 als GALLOWAY PRINCESS bei Harland & Wolff gebaute MOROCCO SUN (12.175/1980) zwischen Tanger Med und Algieras unterwegs. Den Winter verbrachte sie in Perama um ihr das „Rauchen“ abzugewöhnen, denn es gab offizielle Beschwerden über das Abgasverhalten der alten Lady.



Noch 15 Jahre älter ist die RED STAR I (5.762/1965), die einst für den Thoresen-Fährdienst von Southampton nach Cherbourg und Le Havre gebaut wurde. Nach vielen Eignerwechseln war sie zuletzt zwischen Brindisi und Vlore unterwegs. Seit Mitte November liegt sie in Drapetsona.



Die GEMINI (19.093/1992/CROWN JEWEL), von der Kai Ortel nach seiner Kreuzfahrt im letzten Sommer so einiges zu erzählen wusste, hatte sich im Dezember 2019 nach Abschluss der Etstur-Charter in Keratsini eingefunden.



Zum Umbau bei der Kinousoura Dockyard auf Salamina liegt die RIGEL VII (9.917/1994/ORANGE 7). Ventouris Ferries hat die Fähre im letzten Jahr in Japan erworben und sie soll im Sommer zwischen Bari, Korfu und Igoumenitsa zum Einsatz kommen.



Das Color Line-Blau der alten BOHUS (9.149/1971/PRINCESSAN DESIRÉE) ist immer noch unverkennbar. Das fast 50 Jahre alte Schiff soll als IONIAN STAR sein neues Leben beginnen. Hier liegt sie in der Salmis Shipyard in Ambelaki.

DSB-Fähre PRINSESSE ANNE-MARIE



zusammengestellt von Ralph Christian Schöttker

Die nagelneue PRINSESSE ANNE-MARIE zeigt schon auf ihrer Probefahrt, was in ihr steckt. Die schöne Form des Schiffes wird durch die Ostseewellen sogar noch hervorgehoben. Die Tests fanden am 5. Oktober 1960 im Limfjord und am 9. Oktober 1960 im Öresund statt. An diesem Tag erfolgte auch ein Probeanlegen in Kalundborg und Aarhus. Foto: Aalborg Værft

Sommerurlaub 1987 auf Seeland in Dänemark – und für mich als damals Elfjährigen war wie immer die Fahrt nach Helsingør einer der Höhepunkte. Am Öresund war immer etwas los: Vier blauweiße Autofähren der Scandinavian Ferry Lines, vier kleine Sundbusse und die sechs Doppelender der dänischen Staatsbahnen, sie alle pendelten zwischen Helsingør in Dänemark und dem gegenüberliegenden Helsingborg den ganzen Tag über hin und her – da kam nie Langeweile auf, wenn man an der Mole stand. Im Jahr zuvor war noch die FYNHAV von der Bøjden-Fynshav-Route dazugekommen. Ansonsten hatte sich in den letzten Jahren nichts weiter geändert. Doch als wir endlich an der Werft vorbei zum Hafen gelangten, war

die Überraschung groß: Da verließ gerade ein ungewohnt riesiges Schiff seinen Anleger: PRINSESSE ANNE-MARIE stand am Rumpf, und rotweißer Schornstein und schwarzer Rumpf ließen zwar keine Zweifel, dass es sich um eine DSB-Fähre handeln müsste. Aber ob die jetzt wirklich regelmäßig hier fuhr? Die war doch viel zu groß. Dachten wir jedenfalls.

Zwei Jahre vorher hätten wohl auch die wenigsten damit gerechnet, dass die PRINSESSE ANNE-MARIE und auch ihre Schwester, die PRINSESSE ELISABETH, auf dem Öresund anzutreffen wären. Als die beiden formschönen Schiffe ihren letzten gemeinsamen Sommer auf ihrer Stammroute zwischen Kalundborg und Aarhus

verbrachten und mit der PEDER PAARS und der NIELS KLIM die Nachfolger in Naskov ihrer Vollendung schon entgegenblickten, war noch weitestgehend unbekannt, was mit den bewährten Oldies geschehen sollte.

Die PRINSESSE ANNE-MARIE war nämlich bereits am 10. Mai 1958 bei der Aalborg-Werft bestellt worden, um für den langsam, aber stetig wachsenden Autoverkehr zwischen Kalundborg auf Seeland und Aarhus in Nordjütland gewappnet zu sein. Hier verkehrten zwei fast dreißig Jahre alte Schiffe, die zu ihrer Indienstellung durchaus attraktiv gewesen sein mochten, mit einer Kapazität für 40 Autos, die über eine Seitenrampe verladen wurden, waren

Am Freitag, dem 14. Oktober 1960, wurde die PRINSESSE ANNE-MARIE in Kalundborg feierlich der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf der anderen Seite des Anlegers lag die 1931 gebaute KALUNDBORG, die parallel auf der Route Kalundborg-Kolby Kaas-Aarhus unterwegs war. Samsø ist die PRINSESSE ANNE-MARIE planmäßig nie angefahren. Fotos: Sammlung Preben Jensen





In Kalundborg wurde die PRINSESSE ANNE-MARIE über den Bug beladen. Auf dem Foto links aus der Sammlung von Preben Jensen nähert sie sich ca. 1962 dem Anleger. Auf dem rechten Bild von Jörn Bent Jensen verlässt das Schiff Ende der Sechzigerjahre Aarhus. Bei der Konstruktion der Fähre hatte man sich an der "Große-Belt-Form" orientiert, um einen flexiblen Einsatz zu ermöglichen. Theoretisch hätte sie auch zwischen Größenbrode Kai und Gedser oder auf der Vogelfluglinie aushelfen können.

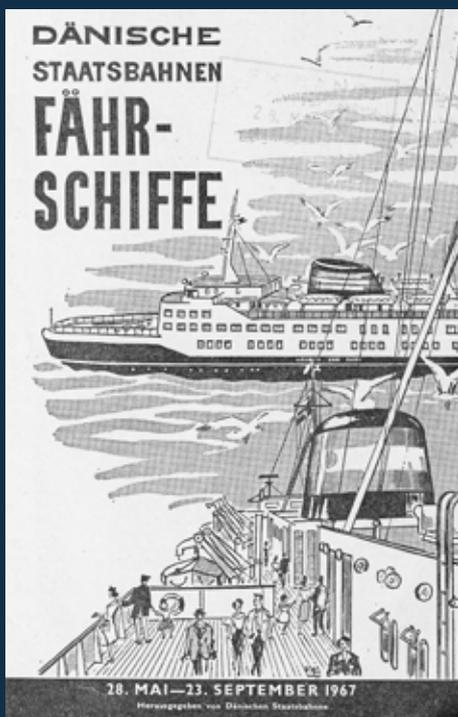
sie aber nicht nur zu klein, sondern auch hoffnungslos veraltet. Das neue Fährschiff sollte – nicht zuletzt, um sowohl die Linien über den Großen Belt zu entlasten als auch um privaten Reedereien wie den Grenaa-Hundested-Linjen mit ihren Neubauten Paroli zu bieten – 1.500 Passagiere mit 100 Pkw befördern können. In seiner Linienführung erinnerte der Neubau an die DSB-Schiffe PRINSESSE BENEDIKTE oder auch KONG FREDERIK IX, allerdings hatte man ein paar Modifizierungen vorgenommen. Da die Strecke deutlich länger war als die Linien über den Großen Belt oder nach Deutschland, wurden Motoren mit einer stärkeren Leistung eingebaut. Weil man auf einen Zwischenhalt auf Samsø verzichtete, wie es sonst üblich war, konnte die Strecke in drei Stunden

bewältigt werden. Um diese dennoch relativ lange Fahrzeit für die Fahrgäste attraktiv zu gestalten, wurde die Brücke ein Deck nach oben verlegt und der freigewordene Platz für zusätzliche Salons und Restaurationen genutzt.

Am 5. April 1960 taufte Prinzessin Elisabeth von Dänemark das Schiff auf den Namen PRINSESSE ANNE-MARIE, und am 15. Oktober 1960 machte die 23 Millionen DKK teure Fähre ihre erste Reise über das Kattegat von Kalundborg nach Aarhus. Als Schnellfähre vermarktet war das innen geschmackvoll im zeitgenössischen Stil eingerichtete Schiff schon bald sehr erfolgreich, so dass am 2. Mai 1962 in Aalborg ein leicht modifiziertes Schwesterschiff in

Auftrag gegeben wurde, dass am 16. März 1964 als PRINSESSE ELISABETH seinen Platz an der Seite der älteren Schwester einnahm – und ihr Schicksal bis zum Ende fast immer teilte.

Während die privaten Mitbewerber im Kattegat immer wieder neue und größere Schiffe einsetzten, dann in den Siebzigerjahren unter Ölkrisen und Arbeitskämpfen litten und sich neu finden mussten, waren die beiden DSB-Prinzessinnen über viele Jahre ohne große Änderungen unterwegs. Ein Staatsunternehmen brauchte rote Zahlen eben nicht so sehr zu fürchten. Als die Ölkrise überstanden war und der Autoverkehr wieder zunahm, war es schließlich auch bei der DSB an der Zeit,



In den Sechzigerjahren geben die dänischen Staatsbahnen bereits Fährprospekte in deutscher Sprache heraus. Auf dem Titelblatt des Sommerfahrplans 1967 ist unverkennbar die PRINSESSE ANNE-MARIE zu sehen. Ein Blick in den Fahrplan zeigt, dass die beiden Prinzessinnen auf der "Schnellroute" bis zu sechs tägliche Abfahrten anbieten - und Schlafkabinen für die Nachtpassagiere. Parallel verkehrte u.a. die KALUNDBORG (1.581 BRT/1952/BROEN), die heute als SPEKTRUM OF SCANDINAVIA einer ungewissen Zukunft entgegenseht, noch auf der Kalundborg-Samsø-Aarhus-Route. Erst 1979 entfiel Aarhus als Anlaufhafen auf dieser Route. Fotos: Sammlung Heino Sehlmann

KALUNDBORG-ÅRHUS
KALUNDBORG-SAMSØ-ÅRHUS

Platz für Kraftwagen und Krafträder mit Beiwagen kann unbegrenzte Zeit im voraus bestellt werden. Betreffs Platzreservierung, siehe Seite 21.
Es wird den Kraftfahrern empfohlen, Platz im voraus zu reservieren.
Eintreffzeit: 15 Minuten.

Es gibt Restaurant auf beiden Routen, auf der Samsøroute werden jedoch keine warmen Gerichte serviert.

Kalundborg-Århus »Schnellroute«

Kalundborg	ab 02.30 ^a	9.40	11.35	16.40	18.45	00.20
Århus	an 05.45	12.50	14.45	19.50	21.55	03.25
Århus	ab 05.15	8.10	13.15	15.20	20.15	023.00
Kalundborg	an 08.15	11.10	16.15	18.20	23.15	02.00

§ Reisende, die Schlafkajüte benutzen, können bis zum 7.00 Uhr in dieser Kajüte bleiben.
a Nur werktags.
b Nicht die Nacht nach Sa.

Kalundborg-Samsø-Århus »Samsøroute«

Kalundborg	ab 9.42	016.42	Århus	ab 8.45	017.30
Kolby Kås	an 11.37	018.37	Kolby Kås	an 10.53	019.38
Kolby Kås	ab 11.47	018.47	Kolby Kås	ab 11.05	019.48
Århus	an 14.05	021.05	Kalundborg	an 13.05	021.48

• Bis 4.VI. und ab 19.VIII. nur Sa und So; ab 10.VI.—13.VIII. täglich.



Bei bestem Fotowetter präsentiert sich die PRINSESSE ANNE-MARIE am 17. August 1965 beim Einlaufen in Aarhus. Foto: Jørn Bent Jensen.
Unten: Im harten Eiswinter 1978/1979 ist der Rumpf der PRINSESSE ANNE-MARIE von gefrorenem Wasser gezeichnet. Fotos: Helge Rasmussen



über die Tonnage und einen eventuellen Kapazitätszuwachs nachzudenken. Hatte man in den Sechzigerjahren noch berücksichtigt, dass mancher Zugpassagier an der Hafenstation in Aarhus vom Zug aufs Schiff wechselte, um in Kalundborg in den bereitstehenden nächsten Zug Richtung Kopenhagen zu steigen, war mittlerweile klar, dass mehr Fahrgäste mit dem Auto an Bord fahren würden. Man entschied sich am Ende, die vorhandenen, durchaus populären Prinzessinnen aufzurüsten. Am 13. Februar

1977 verholte die PRINSESSE ANNE-MARIE in ihrem Heimathafen Aarhus zur Dannebrog-Werft. Dort wurden die Aufbauten um einen halben Meter angehoben. So konnten zwei Hängedecks installiert werden, auf denen weitere 80 Pkw Platz fanden. Rechtzeitig zur Sommersaison kehrte das Schiff am 20. Mai wieder in den Dienst zurück. Äußerlich waren die feinen Linien durch den Umbau kaum beeinträchtigt worden, lediglich die Fenster des Wagendecks waren mittlerweile verschlossen worden und der elegante

weiße Strich über der Wasserlinie war wie bei anderen DSB-Fähren verschwunden.

Der Umbau erfüllte die Erwartungen, so dass auch die PRINSESSE ELISABETH im Jahr darauf Hängedecks erhielt. So ausgerüstet waren die beiden Schwestern bis Mitte der Achtzigerjahre weiterhin im Kattgat unterwegs. Die anhaltende Werftenkrise begünstigte schließlich, dass die DSB günstig Neubauten ordern konnte. Am 21. November 1985 nahm die PEDER PAARS den Platz der PRINSESSE ANNE-MARIE ein, die am selben Tag nach Knudshoved verlegte, wo sie auf ihre weitere Verwendung wartete.

In ihrem letzten Sommer auf der Kalundborg-Aarhus-Route trifft die PRINSESSE ANNE-MARIE am 7. September 1985 auf die HÅLSINGBORG (1.047 BRT/1960), die zu dieser Zeit die KALUNDBORG auf der Samsø-Linie vertritt. Zwei Jahre später sollte die Prinzessin die HÅLSINGBORG auf dem Öresund ersetzen. Foto: Helge Rasmussen



Und das sollte noch etwas dauern, wenngleich sie auf vielen DSB-Routen hätte eingesetzt werden können, da ihr Rumpf der Großen-Belt-Form entsprach, sie also auch zwischen Nyborg und Korsør oder Knudshoved und Halsskov oder gar auf dem Fehmarnbelt sowie nach Warnemünde hätte eingesetzt werden können. Doch dort gab es genügend Schiffe, die zum einen größer waren und zum anderen über schnellere Belademöglichkeiten verfügten. Ganz davon zu schweigen, dass das Schiff nicht über Eisenbahngleise verfügte. Während ihre Schwester den Sommer 1986 im Samsø-Verkehr verbrachte (und damit über zwei Ecken den Einsatz der FYNHAV auf dem Öresund ermöglichte), blieb die ANNE-MARIE ohne Beschäftigung.

Doch schon ein Jahr später hatten mehrere Umstände dafür gesorgt, dass

die Prinzessinnen wieder vereint auf einer Route unterwegs waren – und nicht einmal als Notnagel. Im November war der DanLink-Fährdienst zwischen Kopenhagen und Helsingborg eröffnet worden, um den Transport von Güterwaggons über den Öresund zu beschleunigen. Diese waren bisher über die Helsingör-Helsingborg-Route übergesetzt worden. Doch das Verkehrsaufkommen war soweit angestiegen, dass die relativ kleinen, eingleisigen DSB-Doppelender vor allem im Sommer kaum noch mit der Beförderung hinterherkamen. Nun entspannte sich die Lage deutlich. Ja, für den Transport der Personenzüge, die auf der Helsingör-Helsingborg-Linie verblieben, reichten nun drei der klassischen Doppelender aus. Jetzt konnten die DSB problemlos andere Schiffe einsetzen, die dem ständig gewachsenen gummibereiften Verkehr besser genügten. Das war der große Augenblick für die PRINSESSE ANNE-MARIE und ihre Schwester PRINSESSE ELISABETH. Im April und Mai 1987 wurden die beiden Schiffe in Kiel bei HDW für 24 Millionen dänische Kronen für den Öresunddienst hergerichtet. Dabei entstand auch im hinteren Salon ein Supermarkt, um den Duty-Free-Tourismus ordentlich anzukurbeln. Als die Prinzessinnen im Juni 1987 in ihrem neuen Heimathafen Helsingör eintrafen, hatte man zwar ihre Geschwindigkeit gedrosselt und auch ein Hängedeck wieder ausgebaut. Mit einer Kapazität von 157 Pkw und nur noch 875 Passagieren übertrafen sie dennoch deutlich ihre Flottenkollegen. Mehr noch: Endlich konnten die DSB den schwedischen Autofähren, die nach einem Umbau 1985 ihren ohnehin größeren Komfort noch ausgebaut hatten, ebenso attraktive Schiffe entgegenseetzen, was vor allem im Ausflugsverkehr noch ein paar Punkte einbrachte.

Als am 4. Oktober 1991 DSB und SFL den jahrelangen Konkurrenzkampf beilegten und gemeinsam als ScandLines firmierten, blieben die PRINSESSE ANNE-MARIE und ihre Schwester weiter auf der Linie, wechselten aber ihren schwarzen Rumpf gegen das neue ScandLines-Blau und bekamen auch die neue blau-gelb-rote Schornsteinmarke.



Vor ihrem Öresundeinsatz wurde die PRINSESSE ANNE-MARIE in Kiel umgebaut. Neben der Installation neuer Rettungsboote und Fluchttreppen an der Vorderfront wurde auch ein neuer Anstrich durchgeführt. Der einst geschwungene schwarze Rumpfanstrich verlief nun nahezu waagrecht. Foto aus dem Juli 1989 von Dirk Jankowsky.



Oben: Blick auf das Bootsdeck der PRINSESSE ANNE-MARIE während einer Überfahrt am 14. April 1990. **Unten:** Zwei Tage später ist die PRINSESSE ANNE-MARIE vor einer Gewitterfront auf dem Öresund unterwegs. Fotos: Martin Schubotz





Links: Noch im DSB-Gewand liegt die PRINSESSE ANNE-MARIE 1991 bereits am ScandLines-Anleger in Helsingborg. Foto: Burkhard Schütt.
Rechts: Für den Dienst unter ScandLines-Flagge legte die PRINSESSE ANNE-MARIE ihr über 30 Jahre getragenes DSB-Gewand ab und erhielt einen dunkelblauen Rumpf und je einen blauen, gelben und roten Streifen am Schornstein. Foto: Martin Schubotz.

1993 schied die PRINSESSE ANNE-MARIE aus dem Öresundfährdienst aus. Am 15. August absolvierte sie ihre letzte Abfahrt und verholte dann zur Werft in Helsingör, wo sie für einen neuen DSB-Fährdienst hergerichtet wurde. Dabei wurde erstmals deutlich sichtbar in das Schiffdesign eingegriffen: Für die sogenannte "Let Line" zwischen Köge, Karlskrona und Riga wurde das bis dahin offene Achterschiff geschlossen und mit einer neuen Heckklappe versehen. Dafür

erstrahlten wieder die traditionellen Farben der DSB am Schiff. Den Frachtdienst ins Baltikum führte die PRINSESSE ANNE-MARIE nur ein paar Monate durch. So richtig geeignet war der Veteran dafür dann wohl doch nicht. Eine neue Verwendung fand sich aber schnell. Die neu gegründete Driftselskabet Grenaa-Hundested suchte als Überbrückung für die Zeit bis zur Auslieferung ihres ersten Schiffes eine Übergangslösung und charterte dafür die PRINSESSE ANNE-MARIE. Ab dem

29. Mai 1994 war das Schiff somit wieder im Kattegat unterwegs. Doch ganz so rund sollte es nicht laufen. Erst brannte es am 27. Juli eine Stunde nach der Abfahrt in Hundested an der Hauptstromtafel, so dass die Fähre bewegungslos in der Ostsee trieb. Drei Wochen dauerte die Reparatur, während derer die noch ältere KONG FREDERIK IX einsprang. Dann wurde am 22. Oktober bei der Einfahrt nach Hundested ein Propeller beschädigt und die Fähre daraufhin ein halbes Jahr vor dem geplanten Termin vom Charterer an die DSB zurückgegeben.



Oben: Am 25. September 1993 eröffnete das Schiff einen Dienst von Köge über Karlskrona nach Riga. Dazu erhielt es die DSB-Schornsteinmarke zurück, während die blaue Rumpffarbe beibehalten wurde. Für die weite Fahrt über die Ostsee wurde das bisher achtern offene Autodeck geschlossen und mit einer neuen Heckklappe versehen, die einerseits als Rampe genutzt, andererseits aber nach oben gefahren werden konnte. Eine ähnliche Konstruktion fand auf der KNUDSHOVED (3.882 BRT/1961) bzw. DRONNING MARGRETHE II (6.211 BRT/1973) am Bug Verwendung. Foto: Frank Lose. **Unten:** Nach ihrem Baltikumabenteuer kam die PRINSESSE ANNE-MARIE im Sommer 1994 wieder im Kattegat zum Einsatz, dieses Mal allerdings zwischen Grenaa und Hundested. Gut erkennbar ist der optisch wenig gelungene Umbau am Heck. Foto: Negativsammlung Andreas Wörteler



Auch 1995 sollte ein ziemlich abwechslungsreiches Jahr für den Oldtimer werden: Nach einer kurzen Auftriebszeit in Kopenhagen feierte das Schiff zunächst seine Premiere auf dem Großen Belt: Ab dem 1. Februar 1995 war es immer mal wieder zwischen Halskov und Knudshoved unterwegs, im Sommer 1995 auch zwischen Helsingör und Helsingborg. Ende Oktober kehrte es sogar für vier Tage auf seine alte Route von Kalundborg nach Aarhus zurück, um die ASK während einer Wertzeit zu ersetzen. Als mit HH-Ferries am 1. Juni 1996 ein Konkurrent im nördlichen Öresund auftrat, der in Helsingör das Fährbett der ScandLines-Schiffe REGULA und URSULA beanspruchte, wurde die PRINSESSE ANNE-MARIE an SweFerry verchartert und unter dänischer Flagge, aber mit schwedischer Besatzung noch einmal zur Regelfähre zwischen Schloss Kronborg und dem Kärnan-Turm, bis 1997 mit der HAMLET ein Neubau diesen Platz besetzte. Am 3. August 1997 waren beide Prinzessinnen ein letztes Mal zwischen Helsingör und Helsingborg unterwegs und wurden drei Tage später in Nakskov aufgelegt. Doch noch bevor es Mitte 1998 dort infolge der Einstellung des Fährverkehrs über den Großen Belt voll werden sollte, gelang es der Reederei, die inzwischen auch offiziell den Namen Scandlines trug, tatsächlich, die Oldtimer zu veräußern.

Am 14. April 1998 kaufte die Reederei Elbe-Ferry aus Cuxhaven für 762.000 US-Dollar die PRINSESSE ANNE-MARIE und nun erhielt sie im stolzen Fähralter von fast 38 Jahren einen neuen Namen: JOCHEN STEFFEN, nach einem 1987 verstorbenen Landespolitiker aus Schleswig-Holstein. Mit der JOCHEN STEFFEN waren auch die PRINSESSE

ELISABETH (jetzt HINRICH-WILHELM KOPF) und die NAJADEN (jetzt WILHELM KAISEN) nach Deutschland gekommen. Gemeinsam sollten die DSB-Veteranen den 1981 eingestellten Fährdienst von Cuxhaven nach Brunsbüttel wiederbeleben. Nach einer Wertzeit in Polen, bei welcher der Rumpf ein knalliges Rot erhielt, pendelte die JOCHEN STEFFEN ab dem 1. August 1999 über die Elbe.

Auch wenn sich der Betrieb mit den alten Schiffen schon bald als unrentabel erwies und nach nur knapp zwanzig Monaten am 8. März 2001 wieder eingestellt wurde, nutzten dennoch in dieser Zeit viele deutsche Fährfreunde die Möglichkeit, dänische Fährgeschichte hautnah im Betrieb zu erleben. Das beweisen allein die zahlreichen Fotos, die aus dieser doch recht kurzen Epoche im Umlauf sind. Man fuhr einfach mal eben vorbei, wenn man in der Gegend war. Als zum Beispiel Kai Ortel am 19. August 2000 zum Stapellauf der NILS HOLGERSSON in Bremerhaven anreiste, machten wir zusammen einfach noch eine kleine Rundreise auf der JOCHEN STEFFEN. Auch der DFV nutzte seinerzeit die Linie, um im Jahr 2000 seine Jahreshauptversammlung an Bord durchzuführen.

Bis zum 13. Juni 2001 blieb die JOCHEN STEFFEN mit ihrer Schwester in Cuxhaven liegen und wechselte dann nach Bremerhaven, wo sich erst einmal nichts mehr tat. Im November 2002 wurde das Schiff an die Mariam Shipmanagement in Nordkorea verkauft und in MARIAM umbenannt. Es tat sich dann aber lange Zeit erst einmal gar nichts. Das Unvermeidliche nahm dann im März 2004 Formen an: Umgetauft in JOCHEN ging das Schiff an indische Abbrecher. Heimathafen war jetzt Ulan Bator und dementsprechend wehte nun die mongolische Flagge am Schiff. Am 29. März hieß die alte Prinzessin allerdings schon wieder MARIAM, tags darauf wurde noch eine „4“ ergänzt und der Heimathafen wieder in Wonsan geändert. So verließ die frühere Kattogat-Fähre am 8. April 2004 Bremerhaven, übrigens gemeinsam mit ihrer in HEBA 4 umbenannten jahrelangen Gefährtin PRINSESSE ELISABETH, zu ihrer letzten Reise zum Schiffsfriedhof in Alang. Dort endete genau einen Monat später, am 8. Mai 2004, ein langes, arbeitsreiches und zumeist glückliches Fährleben auf dem indischen Strand.



Am 8. Mai 1995, dem Tag, an dem dieses Foto entstand, wurde die PRINSESSE ANNE-MARIE für Scandlines Danmark eingetragen. Foto: Martin Schubotz



Nach unterschiedlichen Einsätzen war die PRINSESSE ANNE-MARIE ab Juni 1996 noch einmal für 14 Monate als Regelfähre im ScandLines-Gewand zwischen Helsingör und Helsingborg eingesetzt. Die blaue Rumpffarbe war dabei im Bugbereich wieder deutlich höher angebracht, was dem Aussehen des Schiffes durchaus gut tat. Auf dem unteren Bild ist die neue Heckklappe gut zu erkennen. Beide Fotos: Uwe Jakob



Unter deutscher Flagge liegt die in JOCHEN STEFFEN umbenannte PRINSESSE ANNE-MARIE in Bremerhaven und wartet auf den Einsatz zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven. Foto links: Volkmar Tost, Foto rechts: Ralph Prüssmann.



Oben: Am 29. März 1999 macht sich die JOCHEN STEFFEN auf den Weg nach Polen, um dort für Elbe-Ferry hergerichtet zu werden. Foto: Klaus Bombel. **Unten:** Im Mai kehrt das Schiff mit knallrotem Rumpf, hellblauem Schornstein und grauen Aufbauten zurück. Die Rumpfaufschrift "Elbe-Ferry" wird wenig später noch in einer anderen Schriftart angebracht, außerdem die Heckklappe verlängert. Foto: Christian Eckardt



Andreas Wörteler nutzt die DFV-Jahreshauptversammlung der JOCHEN STEFFEN, die auch nach 40 Jahren Dienstzeit e



An der Heckklappe der JOCHEN STEFFEN wurde noch mehrfach nachjustiert. **Oben** der Zustand am 24. Juli 1999 wenige Tage vor Aufnahme des Betriebs (Foto: Uwe Jakob).

Technische Daten zur PRINSESSE ANNE-MARIE:

Bauwerft	Aalborg Værft A/S, Aalborg, Dänemark.
Baujahr/Baunummer	1960 / 119
Vermessung	3.412 BRT, nach Umbau 5.293 BRZ
Hauptabmessungen	104,64 x 17,70 x 4,60 m (Länge x Breite x Tiefgang)
Hauptmaschinen	2 B&W DM950VBF90-Diesel
Leistung	8.355 kW
Geschwindigkeit	max. 20 kn
Passagiere	1.500, ab 1977: 1.200, ab 1987: 875.
Autos	100, nach Umbau 1977: 180, später zeitweise auf 157 reduziert.
Spätere Namen	JOCHEN STEFFEN (1998-2002), MARIAM (2002-2004), JOCHEN (2004), MARIAM (2004), MARIAM 4 (2004).



Unten: Nach dem Aus von Elbe-Ferry werden die beiden aufgelegt. Im November 2002 sollen sie nach Nord mit dem Heimathafen Wonsan bereits am Heck der Elbe allerdings nichts. Foto: Andreas Wörteler





...mlung am 17. Mai 2000 für diese beiden Fotos der JO-
...legant durch das Wasser gleitet.



Als MARIAM (PRINSESSE ANNE-MARIE) und HEBA (PRINSESSE ELISABETH) scheint es ein neu-
es Leben in Nordkorea zu geben - der Schein trägt allerdings, und die Schiffe bleiben in Bremer-
haven. Foto: Heino Sehlmann



...en ehemaligen dänischen Prinzessinnen in Bremerha-
...rdkorea verkauft werden. Der Name MARIAM prangt
...emaligen PRINSESSE ANNE-MARIE. Es passiert dann



Oben: Im März 2004 warten die DSB-Veteranen als JOCHEN und WILHELM auf ihr Ende. Foto:
Christian Eckardt. **Unten:** Ab dem 29. März trägt die PRINSESSE ANNE-MARIE ihren letzten Na-
men MARIAM 4. Knapp sechs Wochen später geht unter diesem Namen ein langes Fährschiffs-
leben "am anderen Ende der Welt" in Alang zu Ende. Foto: Sammlung Bruce Peter



Für die kommende Ausgabe suchen wir Ihr Bild der 1976 in Hamburg gebauten TRANS-
GERMANIA der Poseidon Schiffahrtsgesellschaft. Das Schiff war zunächst zwischen
Deutschland und Finnland unterwegs, kam aber bis zu seiner Verschrottung im Jahre
2014 auch auf vielen anderen Linien unter den Namen ROSEBAY, EUROSTAR, EURO-
CRUISER, TRANSPARADEN und TRANSLANDIA zum Einsatz. Ihr Bild senden Sie bitte an:
magazin@faehrverein.info. Wir freuen uns darauf!



Hamburg und Warnemünde gleichauf Fast alle deutschen Kreuzfahrthäfen mit steigenden Anlaufzahlen

von Alexander Brede

Mit ihrer Passage am 21. März eröffnet die SAGA SAPPHIRE nicht nur die diesjährige Kreuzfahrtsaison auf dem Nord-Ostsee-Kanal, sondern verabschiedet sich zugleich auch aus Nordeuropa. In Zukunft wird sie von ihrem neuen Eigner vor allem im Mittelmeer eingesetzt. Das Foto zeigt sie am 11. Mai 2019 kurz vor Erreichen der Schleusen in Brunsbüttel. Foto: Alexander Brede

Das Kreuzfahrtjahr 2019 war für einige Überraschungen gut: Zunächst verursachte die Havarie der VIKING SKY vor der norwegischen Küste den Ausfall mehrerer Reisen und brachte damit bereits früh die Anlaufzahlen der deutschen Kreuzfahrthäfen durcheinander. Danach waren es vor allem Verzögerungen bei der Ablieferung mehrerer Neubauten, die eine regelmäßige Überarbeitung der Anlaufpläne notwendig machten. Insbesondere die WORLD EXPLORER machte es immer wieder spannend, änderten sich bei ihr die Zeitpläne doch fast wöchentlich. Aber auch die Verspätungen bei der HANSEATIC NATURE, der ROALD AMUNDSEN und der COSTA SMERALDA führten zu weiteren Absagen. Daran dürfte sich auch in diesem Jahr nicht viel ändern. So wurde bereits der Anlauf der neuen MARDI GRAS am 1. September in Kiel gestrichen und der Kreuzfahrtskalender der WORLD VOYAGER mehrfach überarbeitet. Bei der EVRIMA von Ritz-Carlton stellt sich sogar die Frage, ob diese überhaupt von der insolventen Bauwerft abgeliefert werden kann. Trotz dieser Unwägbarkeiten wird aber auch die diesjährige Kreuzfahrtsaison wieder zahlreiche interessante Fotomotive bieten.

Hamburg

Wie in den vergangenen Jahren knackt Hamburg auch in diesem Jahr die 200er Marke und steht damit wieder an der Spitze der deutschen Kreuzfahrthäfen. Gleichzeitig bedeuten 207 Anläufe von 44 Schiffen jedoch einen erneuten Rückgang gegenüber dem Rekordjahr 2018. Dazu dürfte vor allem beigetragen haben, dass MSC Cruises in diesem Jahr mit der MSC PREZIOSA nur noch ein Schiff in Hamburg stationiert. Im Gegensatz dazu ist AIDA mit acht Schiffen vertreten, die alleine für insgesamt 95 der 207 Anläufe verantwortlich sind. Mit der AIDAPERLA, der AIDASOL und der AIDAVITA werden drei von ihnen auch wieder ihren Basishafen in Hamburg haben. Einzigartig bleibt, dass die Hansestadt als einziger deutscher Kreuzfahrthafen das ganze Jahr hindurch Anläufe vermelden kann. So startete auch die diesjährige Saison bereits am 8. Januar zum dritten Mal wieder mit der QUEEN VICTORIA. Fast schon traditionell brach sie von Hamburg aus zu ihrer Weltreise auf, die am 30. März am Cruise Terminal Altona enden wird. Beendet wird die diesjährige Kreuzfahrtsaison ebenfalls durch einen britischen Kreuzfahrer. Schon seit 2015 verbringt jedes Jahr ein

Schiff der Reederei P&O den Jahreswechsel in der Hansestadt. 2020 wird es sich dabei bereits zum dritten Mal um die 2005 gebaute ARCADIA handeln.

Zu den Höhepunkten der diesjährigen Kreuzfahrtsaison zählen sowohl die insgesamt dreizehn Dreifach- sowie zwei Vierfachanläufe als auch die neun Erstanläufe. Los geht es dabei mit der VIKING STAR, die erstmals am 25. März die Hansestadt besuchen und am Cruise Terminal in der HafenCity festmachen wird. Erst am Nachmittag des folgenden Tages verlässt sie den Hafen wieder, um via Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee zu gelangen. Mit der FRIDTJOF NANSEN folgt bereits am 1. April der nächste Erstanlauf. Der Neubau wird insgesamt acht Mal vom Cruise Terminal in Altona aus nach Südnorwegen aufbrechen. Der erste Dreifachanlauf erfolgt schließlich am 19. April. An diesem Tag machen die MSC PREZIOSA am Cruise Terminal Steinwerder, die AIDASOL in Altona und die AIDALUNA in der HafenCity fest. Eine weitere Premiere ist am 7. Mai der Besuch der COSTA FORTUNA. Einen Tag später beginnt dann der Hafengeburtstag, zu dem auch insgesamt sieben Kreuzfahrer in der Stadt erwartet

werden. Entsprechend kommt es am 9. Mai auch zum ersten Vierfachanlauf, bei dem sich die EUROPA und die ASTOR den Liegeplatz am Kirchenpauerkai teilen müssen. Mit der MEIN SCHIFF 4 stationiert auch TUI Cruises in diesem Jahr wieder ein Schiff in Hamburg. Neun Mal wird sie ab dem 20. Mai vom Cruise Terminal in Steinwerder aus nach Norwegen und zu den Britischen Inseln auslaufen. Am 30. Mai folgt dann ein weiterer Dreifachanlauf: Mit der AIDAPERLA, der AIDASOL und der AIDAVITA stammen dabei alle drei Schiffe von derselben Reederei. Gegen 18 Uhr werden sie gemeinsam den Hafen in Richtung Bergen und Southampton verlassen. Vier Tage später wird mit der ANTHEM OF THE SEAS ein äußerst seltener Gast am Cruise Terminal Steinwerder erwartet, der bislang erst einmal im Jahr 2015 die Hansestadt besucht hat. Dabei lag sie drei Tage lang im Dock von Blohm & Voss.

Zu einem weiteren Erstanlauf könnte es am 23. Juli kommen. An diesem Tag soll die erste von Ritz-Carlton in Auftrag gegebene Kreuzfahrtyacht EVRIMA von Amsterdam kommend neben der CAP SAN DIEGO an der Überseebrücke festmachen. Aufgrund

der Insolvenz der mit dem Bau des Schiffs beschäftigten spanischen Werft erscheint es jedoch sehr fraglich, dass sie sich tatsächlich auf den Weg nach Hamburg machen wird. Ein weiterer seltener Gast wird am Abend des 2. August am Cruise Terminal in Altona erwartet. Das Apartment-Schiff THE WORLD soll für vier Tage im Hafen liegen, ehe es via Nord-Ostsee-Kanal weiter in die Ostsee geht. Mit der WORLD VOYAGER am 12. und der SPIRIT OF DISCOVERY am 25. stellen sich im August noch zwei weitere Schiffe erstmals an der Elbe vor. Ebenfalls zwei Erstanläufe wird es im September mit der SILVER SPIRIT am 5. und der ISLAND PRINCESS am 23. geben. Ein weiterer Neubau folgt schließlich am 26. Oktober. Die IONA von P&O kommt aus Southampton und wird ihre Reise am Abend in Richtung Rotterdam fortsetzen.

Auch 2021 könnte Hamburg erneut die Marke von 200 Anläufen erreichen. In jedem Fall wird es aber wieder mehrere Erstanläufe geben, darunter auch die der vier Neubauten COSTA TOSCANA, HANSEATIC SPIRIT, OCEAN EXPLORER und SEA CLOUD SPIRIT. Letztere soll nach rund zwölf Jahren Bauzeit im August 2020 endlich in Dienst gestellt werden.

Links:
www.hafen-hamburg.de;
www.schiffe-in-hamburg.de

Rostock-Warnemünde

Auch Rostock-Warnemünde kommt in diesem Jahr auf 207 Anläufe von 44 Schiffen, wobei diese im Durchschnitt deutlich größer sind als die in der Freien und Hansestadt Hamburg. Zu den größten zählen dabei die NORWEGIAN ESCAPE und die SKY PRINCESS, die beide erstmals die Warnowmündung ansteuern. Zwar entfällt der größte Teil der Anläufe auf die drei Liegeplätze im Ostseebad Warnemünde, 19 Mal werden jedoch auch an den Liegeplätzen 31 und 41 im Rostocker Seehafen Kreuzfahrer festmachen. Mit insgesamt 46 Besuchen hat dabei auch hier die „Kussumflotte“ entscheidenden Anteil daran, dass zum zweiten Mal nach 2018 die Marke von mehr als 200 Anläufen geknackt werden wird. Dabei sind erneut die AIDADIVA, die AIDAMAR sowie zeitweise die AIDAAURA in Warnemünde stationiert. Neben acht Erstanläufen zählen auch in diesem Jahr die elf Dreifach- und drei Vierfachanläufe zu den Saisonhöhepunkten.

Als erstes Kreuzfahrtschiff wird am 24. März die 1973 gebaute BOUDICCA am Warnemünder Passagierkai festmachen. Sie hatte bereits 2018 die Kreuzfahrtsaison im Ostseebad eröffnet. Ihr folgt dann am 4. April die VIKING STAR. Insgesamt 23 Mal werden die baugleichen Schiffe von Viking Ocean Cruises in Rostock-Warnemünde zu Gast sein. Die erste Premiere wird am 18. April der Anlauf der neuen CELEBRITY APEX sein, die am 27. April erneut am Passagierkai festmacht. Sie unternimmt zwei Reisen in die Ostsee, bevor sie im Mai nach Barcelona verholen und den Sommer über zu Kreuzfahrten ins Mittelmeer eingesetzt werden wird. Darüber hinaus werden auch die CELEBRITY SILHOUETTE und CELEBRITY REFLECTION wieder das



Mit der ARCADIA bleibt auch in diesem Jahr wieder ein Kreuzfahrer der britischen P&O über den Jahreswechsel in Hamburg. Auf dem Foto läuft sie am Morgen des 16. Juni 2019 Warnemünde an. Foto: Alexander Brede



Am 5. September macht erstmals die SILVER SPIRIT in Hamburg fest. Hier verlässt sie am 25. Juli 2019 bei schönstem Sommerwetter den Hafen von Kopenhagen. Foto: Alexander Brede



Die CELEBRITY REFLECTION am 3. August 2019 noch mit weißem Rumpf in Warnemünde. Im Zuge des 500 Millionen Dollar teuren Modernisierungsprogramms „Celebrity Revolution“ wird auch sie mit einem dunkelblauen Rumpf versehen werden. Foto: Alexander Brede



Mit der MARELLA EXPLORER 2 macht am 27. Mai die ehemalige CELEBRITY CENTURY zum ersten Mal seit 2009 wieder am Passagierkai fest. Das Foto zeigt ihr Schwesterschiff, die MARELLA EXPLORER, am 25. Juni 2019 in Warnemünde. Foto: Alexander Brede

Ostseebad besuchen, möglicherweise auch bereits in den neuen Reedereifarben. Am 28. April wird dann erstmals die SKY PRINCESS in die Warnowmündung einlaufen und im Rostocker Seehafen anlegen. Sie ersetzt in diesem Jahr ihr Schwesterschiff, die REGAL PRINCESS, und übernimmt deren elftägige Ostseekreuzfahrten. Zum ersten Vierfachanlauf kommt es bereits am 5. Mai. Dabei werden am Passagierkai in Warnemünde die AIDADIVA und die ROTTERDAM, sowie im Rostocker Seehafen die VIKING STAR und die VIKING SKY liegen. Zehn Tage später folgt mit der COSTA FASCINOSA schon der nächste Erstanlauf. Sie ersetzt nach rund fünf Jahren ihr Schwesterschiff, die COSTA FAVOLOSA, das nach Kiel wechselt. Mit der NORWEGIAN ESCAPE am 21. und der MARELLA EXPLORER 2 am 27. legen im Mai noch zwei weitere Schiffe erstmals am Passagierkai an. Die MARELLA EXPLORER 2 war allerdings bereits als CELEBRITY CENTURY mehrfach an der Warnow zu Gast. Bis zu ihrer Übernahme durch Marella Cruises 2019 war sie vier Jahre lang als SKYSEA GOLDEN ERA auf dem chinesischen Kreuzfahrtmarkt im Einsatz.

Zwischen dem 5. und dem 15. Juni wird es zu drei weiteren Erstanläufen kommen: Den Anfang macht dabei am 5. Juni die britische SPIRIT OF DISCOVERY, der am 12. Juni die AZAMARA PURSUIT folgt. Bei dieser handelt es sich um die ehemalige ADONIA von P&O, die bereits 2018 von Azamara Club Cruises übernommen wurde. Auch die beiden Besuche der NORWEGIAN JADE am 15. und 29. Juni sind eine Premiere. Das Schiff befindet sich dabei jeweils auf dem Weg von Amsterdam nach Tallinn. Weitere Erstanläufe sind nicht geplant, so dass in der zweiten Sommerhälfte vor allem die beiden Vierfachanläufe erwähnt werden sollen: Am 21. August werden dabei am Passagierkai die VIKING STAR, die AIDAAURA und die COSTA FASCINOSA sowie im Rostocker Seehafen die MONARCH zu Gast sein. Der zweite Vierfachanlauf am 14. September wird aus VIKING JUPITER, AIDAMAR und AIDAAURA in Warnemünde sowie der MARCO POLO im Seehafen bestehen. Die Saison endet schließlich in diesem Jahr erst am 21. Dezember mit

der ALBATROS. Sie unternimmt, wie schon im Dezember 2018, von Bremerhaven aus zwei Reisen nach Hamburg, Kiel, Warnemünde und Wismar.

Auch für 2021 sind bereits wieder zahlreiche Erstanläufe avisiert. So werden die ADVENTURE OF THE SEAS, die VIKING VENUS und die SEVEN SEAS SPLENDOR erstmals den Passagierkai besuchen und mit der RYNDAM sich auch wieder ein Neubau präsentieren. Darüber hinaus könnte auch die Marke von mehr als 200 Anläufen wieder übertroffen werden. Dazu beitragen dürfte auch die Entscheidung von TUI Cruises, im kommenden Jahr mit der MEIN SCHIFF 1 erstmals ein Schiff in Warnemünde zu stationieren.

Links:
www.rostock-port.de;
www.kreuzfahrthafen-warnemuende.de

Kiel

Auch in diesem Sommer verfehlt die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt

Die COSTA FAVOLOSA wird in diesem Jahr erstmals in Kiel stationiert und ersetzt die COSTA PACIFICA. In den vergangenen Jahren war Warnemünde ihr Basishafen, den sie auf dem Foto von Alexander Brede am 26. Juli 2019 erreicht.



erneut die 200er-Marke deutlich, stellt aber mit 184 Anläufen von insgesamt 30 Schiffen wieder einen neuen Rekord auf. An nur noch rund 110 Tagen werden dabei Kreuzfahrer an den vier Liegeplätzen zu sehen sein. Zum Vergleich: 2019 waren es lediglich 166 Anläufe an immerhin 130 Tagen. Verantwortlich dafür ist, dass vor allem die Reedereien AIDA, Costa, MSC und TUI Kiel als Basishafen für ihre Reisen ins Baltikum und in die norwegischen Fjorde nutzen, die überwiegend entweder samstags oder sonntags starten. Dadurch entfallen in diesem Jahr allein 103 Anläufe auf das Wochenende und sorgen dafür, dass es zu 30 Doppel-, 19 Dreifach- und drei Vierfachanläufen kommen wird. Dabei soll ab März diesen Jahres auch der neue Kreuzfahrtterminal am Ostseekai zur Verfügung stehen und eine Versorgung der Schiffe mit Landstrom möglich sein. Insgesamt 130 der rund 184 Anläufe entfallen auf die beiden Liegeplätze des ursprünglich Anfang der 1960er Jahre als Oslo-Kai für die Fähren der Jahre Line angelegten Areals. Im Gegensatz dazu werden lediglich vier Schiffe, die ASTOR, die BERLIN, die HAMBURG und die OCEAN MAJESTY, in diesem Jahr an 15 Tagen am Norwegenkai festmachen.

Am häufigsten zu Gast werden erneut die Schiffe mit dem Kussmund sein. Dabei sind mit der AIDAPRIMA, der AIDABELLA, der AIDALUNA und der AIDACARA dieselben Schiffe wie im vergangenen Jahr in der Fördestadt stationiert. Insgesamt 57 Mal werden sie am Ostseekai festmachen, wobei es nur zweimal, am 23. Mai mit der AIDAPRIMA und der AIDALUNA, sowie am 9. August mit der AIDABELLA und der AIDALUNA, zu einem Doppelanlauf zweier AIDA-Schiffe kommen wird. Mit vier Schiffen ist auch TUI Cruises in diesem Jahr vertreten. Dabei werden allerdings nur die MEIN SCHIFF 1 und die MEIN SCHIFF 6 den gesamten Sommer über in Kiel stationiert sein. Die MEIN SCHIFF 4 wird lediglich sechs Mal im August und September, die MEIN SCHIFF 3 sogar nur einmal, am 3. Mai, am Ostseekai festmachen. Sowohl am 14. Juni als auch am 5. Juli kommt es dabei jeweils zu einem Doppelanlauf der MEIN SCHIFF 1 mit der MEIN SCHIFF 6.

Deutlich häufiger als in der Vergangenheit wird in diesem Jahr der Terminal im Ostuferhafen genutzt, was vor allem an MSC Cruises liegt, denn die Reederei setzt mit der MSC SPLENDIDA ein zweites Schiff ab Kiel ein. Insgesamt 37 Mal werden dabei die MSC MERAVIGLIA samstags und die kleinere MSC SPLENDIDA überwiegend sonntags den 2013 neugeschaffenen Liegeplatz im Ostuferhafen benutzen.

Die diesjährige Kreuzfahrtsaison startet in Kiel gleich mit einem Erstanlauf. Am 27. März wird die VIKING STAR nach einer nächtlichen Kanalpassage am Ostseekai anlegen, bevor es am Abend weiter ins dänische Fredericia geht. Zum ersten Dreifachanlauf kommt es dann bereits am 26. April, wenn die AIDACARA und die VASCO DA GAMA am Ostseekai und die MSC SPLENDIDA im Ostuferhafen festmachen werden. Am 5. Juni wird die COSTA FAVOLOSA erstmals ihren diesjährigen Basishafen anlaufen. Sie ersetzt damit die COSTA PACIFICA, die in der Vergangenheit von Kiel und Hamburg aus zum Einsatz kam und in diesem Jahr im Mittelmeer stationiert ist. An zehn Terminen startet sie zumeist vom Ostseekai aus nach Norwegen und ins Baltikum. Ein Höhepunkt der Kreuzfahrtsaison ist auch 2020 die Kieler Woche. So werden zwischen dem 19. und dem 28. Juni neben zahllosen Segelschiffen auch insgesamt 17 Kreuzfahrer zu Besuch sein und der Stadt zum Abschluss den ersten Vierfachanlauf bescheren. Dabei werden allerdings nicht gleichzeitig vier Schiffe zu Besuch sein, vielmehr werden sich zwischen 14 und 15 Uhr die AMADEA und die ARTANIA des Bonner Reiseveranstalters Phoenix ablösen. Die AMADEA wird dabei zunächst am 27. Juni am Ostseekai festmachen und dort über Nacht liegen bleiben, ehe es am nächsten Tag durch den Nord-Ostsee-Kanal geht. Sobald sie ihren Liegeplatz verlassen haben wird, wird diesen die bis dahin vor Eckernförde ankernde ARTANIA übernehmen und bis zum 29. Juni in Kiel bleiben.

Am 12. und 14. Juli folgen die letzten beiden von in diesem Jahr lediglich vier Erstanläufen. Dabei soll zunächst die kurz zuvor abgelieferte WORLD VOYAGER am Ostseekai

Die COSTA FORTUNA ersetzt in diesem Jahr die COSTA MEDITERRANEA in Bremerhaven. Hier läuft sie am 19. Juli 2014 in Warnemünde ein. Foto: Alexander Brede



Neben der BOUDICCA fährt in diesem Jahr auch die BALMORAL wieder bis Bremen. Hier passiert sie am 21. September 2019 den Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Alexander Brede

festmachen. Eigentlich sollte sie bereits ab Juni zum Einsatz kommen. Wie bei ihrem Schwesterschiff kommt es jedoch auch bei ihr zu Verzögerungen bei der Fertigstellung. Es muss also abgewartet werden, ob dieser Anlauf tatsächlich stattfindet. Zwei Tage später wird ebenfalls am Ostseekai die MARELLA EXPLORER 2 erwartet, die am 11. September ein weiteres Mal die Landeshauptstadt besucht. Mit der MARCO POLO wird am 28. Juli ein echter Klassiker am Ostseekai zu sehen sein. Das 1965 in der DDR als ALEKSANDR PUSHKIN gebaute Schiff ist einer der letzten „Überlebenden“ aus der Zeit der Linienschiffahrt über den Atlantik. Vom 5. bis zum 6. August besucht schließlich das Apartment-Schiff THE WORLD mal wieder die Fördestadt. Von Hamburg aus kommend passiert es den Nord-Ostsee-Kanal, um abends in Kiel festzumachen. Rund 24 Stunden später geht es weiter nach Warnemünde und ins Baltikum. Beendet wird die diesjährige Kieler Kreuzfahrtsaison erst im Dezember durch die ALBATROS. Sowohl am 14. als auch am 21. Dezember soll sie für einen halben Tag am Ostseekai liegen, ehe es im Anschluss jeweils durch den Kanal nach Bremerhaven geht.

Für 2021 erwartet der Seehafen vor allem bei den Passagierzahlen einen neuen Rekord sowie erstmals mehr als 200 Anläufe. Verantwortlich dafür werden insbesondere AIDA, Costa und MSC sein, die nochmals deutlich größere Einheiten in der Fördestadt stationieren werden. So wird AIDA mit der AIDACOSMA ihr neuestes Schiff ab Kiel einsetzen. Gleichzeitig soll die AIDAPERLA die AIDAPRIMA ersetzen. Auch MSC Cruises verlegt mit der MSC VIRTUOSA einen Neubau in den Norden, der anstelle der MSC MERAVIGLIA im Ostuferhafen zu sehen sein wird. Darüber hinaus plant Costa, mit der COSTA DIADEMA neben der COSTA FASCINOSA ein zweites Schiff in Kiel zu stationieren und damit die Anlaufzahlen deutlich zu steigern.

Link: www.portofkiel.com

Bremerhaven und Bremen

Ebenfalls im Vergleich zum Vorjahr zulegen kann Bremerhaven, das 2020 auf rund 115 Anläufe kommen wird. Diese entfallen dabei allerdings auf lediglich dreizehn Schiffe, die schon seit Jahren Stammgäste an der Weser sind. Hierzu zählt insbesondere die Flotte von Phoenix Reisen. Die fünf Schiffe mit dem türkisen Schornstein kommen zusammen bereits auf 62 Anläufe. Für weitere 23 sind die beiden Kreuzfahrer von TransCcean Kreuzfahrten verantwortlich. Neben 18 Doppelanläufen wird es in diesem Jahr fünf Dreifach- sowie einen Vierfach- und einen Fünffachanlauf geben, allerdings kein Treffen der gesamten Phoenix-Flotte. Höhepunkt der Kreuzfahrtsaison wird die zwischen dem 19. und 23. August stattfindende Sail Bremerhaven sein. An vier Tagen werden dabei insgesamt neun Kreuzfahrer das Columbus Cruise Center ansteuern. Mit der ALBATROS, der AMADEA, der AMERA, der ASTOR, der BERLIN und der DEUTSCHLAND werden sogar sechs der Schiffe für mindestens eine Nacht festmachen, wodurch am 20. und 21. August drei, am 22. vier und am 23. sogar fünf Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig die Columbuskaje belegen werden.



Die ASTORIA blickt einer ungewissen Zukunft entgegen, nachdem CMV beschlossen hat, sie nach dieser Saison nicht mehr einzusetzen. Auf dem Foto von Alexander Brede passiert sie am 2. Juni 2017 den Nord-Ostsee-Kanal.

Eröffnet wird das diesjährige Kreuzfahrtjahr am 15. April mit dem ersten von insgesamt dreizehn Anläufen der ASTOR. Für sie ist es die letzte Saison auf dem deutschen Markt. Im kommenden Jahr soll sie als JULES VERNE für CMV den französischen Markt erobern. Ihre Nachfolgerin wird die größere IDA PFEIFFER werden, die bis dahin noch für P&O Australia im Einsatz ist. Neu in Bremerhaven ist in diesem Jahr lediglich die COSTA FORTUNA, die die nach China transferierte COSTA MEDITERRANEA ersetzen und ebenfalls rund dreizehn Mal am Columbus Cruise Center festmachen wird, das erste Mal am 21. Mai. Beendet wird die Saison schließlich durch die ALBATROS, die letztmals am 22. Dezember von der Weser aus zu einer Kreuzfahrt aufbricht.

Neben Bremerhaven wird auch Bremen in diesem Jahr wieder drei Mal von Kreuzfahrtschiffen der Reederei Fred. Olsen angesteuert werden. Am 27. März und 9. Juni wird die BOUDICCA sowie am 19. September die BALMORAL die Weser bis zum Bremer Getreidehafen befahren und dort festmachen.

Link: www.columbuscruisecenter.com

Wismar und Travemünde

Mit jeweils dreizehn Anläufen von zehn verschiedenen Schiffen liegen die beiden Ostseehäfen in diesem Jahr ebenfalls gleich auf und können beide deutlich zulegen. Die Saison in Wismar eröffnet dabei am 28. März die ASTORIA. Der 1948 gebaute Veteran ist auf einer Ostseekreuzfahrt und verlässt den Hafen am Abend wieder mit Ziel Bornholm. Überhaupt ist die Hansestadt scheinbar vor allem bei älteren Kreuzfahrtschiffen beliebt. So machen mit der MARCO POLO am 28. Mai und 25. Juni sowie der SERENISSIMA am 18. Juli noch zwei weitere Klassiker im Alten Hafen fest. Die übrigen Anläufe entfallen auf die NAUTICA (28. Juli), BERLIN (11. und 15. August), HEBRIDEAN SKY (28. August) und SEABOURN OVATION (30. August). Beendet wird die diesjährige Kreuzfahrtsaison schließlich auch hier durch die ALBATROS, die am 13. und 20. Dezember jeweils auf dem Weg von

wird sie den ganzen Tag am Ostpreußenkai liegen, ehe es für sie weiter nach Kiel und zum Nord-Ostsee-Kanal geht.

Links:

www.lhg.com (Lübeck/Travemünde)

www.columbuscruisecenter.com (Wismar)

Nord-Ostsee-Kanal

Nach lediglich 69 Passagen im vergangenen Jahr wird die künstliche Wasserstraße 2020 wieder deutlich öfter befahren werden. So sind bislang 91 Passagen von insgesamt 34 verschiedenen Schiffen avisiert, von denen 21 allerdings alleine auf die Phoenix-Flotte sowie 17 auf die Schiffe von Fred. Olsen entfallen. Dabei profitiert der Kanal auch vom anhaltenden Trend, wieder vermehrt kleinere Expeditions- und Luxuskreuzfahrtschiffe in Auftrag zu geben, die ihn mit ihren geringeren Abmessungen problemlos durchqueren können. Dies führt gleichzeitig auch dazu, dass den Kanal in diesem Jahr wieder einige Schiffe zum ersten Mal befahren werden.

Warnemünde nach Kiel in Wismar anlegen soll.

Am Travemünder Ostpreußenkai startet das Kreuzfahrtjahr am 2. Mai mit der französischen LE BELLOT. Bis 14 Uhr wird das erst in diesem Jahr abgelieferte Expeditionsschiff von Kopenhagen kommend im Ostseebad liegen, ehe es weiter ins schwedische Kalmar geht. Am 4. und 18. Mai befährt dann mit der NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER auch wieder ein Schiff die Trave bis Lübeck, wo sie unmittelbar vor der Altstadt am Burgtorkai festmachen wird. Am 30. Mai besucht die SILVER WIND erneut Travemünde. Im Juni folgen ihr die BOUDICCA (5.), die BRAEMAR (11.) und die BIRKA STOCKHOLM (30.). Sowohl am 7. als auch am 21. Juli liegt mit der SEA CLOUD 2 ein Segelkreuzfahrer am Ostpreußenkai und bleibt dabei einmal sogar über Nacht. Für den 25. Juli ist nach wie vor die EVRIMA avisiert, deren Besuch jedoch mehr als fraglich ist. Nach weiteren Anläufen der BIRKA STOCKHOLM (12. August) und der EUROPA (18. August) beendet schließlich am 8. September die INSIGNIA die diesjährige Kreuzfahrtsaison. Von Kopenhagen kommend

Das erste Schiff im Nord-Ostsee-Kanal wird bereits am 21. März die SAGA SAPPHIRE sein, die von Kopenhagen kommend morgens die Schleusen in Kiel-Holtenau ansteuern wird. Ihre Passage von der Ostsee in die Nordsee ist dabei in doppelter Hinsicht ein Abschied: Zum einen ist es das letzte Mal, dass das 1981 gebaute Schiff in den Farben von Saga Cruises in Deutschland zu sehen sein wird, da es bereits an den Reiseveranstalter ANEX Tour verkauft worden ist, der es zukünftig hauptsächlich im Mittelmeer einsetzen möchte. Zum anderen ist es die vorerst letzte Passage für Saga Cruises, deren restliche Flotte zu groß für den Kanal ist. Bereits zwei Tage später macht sich mit der BOUDICCA auch das erste Schiff auf den Weg von der Nordsee in die Ostsee. Ihr Ziel ist dabei Warnemünde, wo sie am 24. März festmachen wird, bevor es einen Tag später in umgekehrter Richtung erneut durch den Kanal geht. Mit der FRIDTJOF NANSEN durchquert dabei am 25. März noch ein weiterer Kreuzfahrer Schleswig-Holstein. Das neueste Expeditionsschiff der

Die SEABOURN OVATION, hier am 8. September 2019 im Nord-Ostsee-Kanal, kommt am 30. August 2020 nach Wismar. Foto: Alexander Brede



norwegischen Hurtigruten AS ist in entgegengesetzter Richtung von London nach Aalborg unterwegs. Mit der VIKING STAR am 26. und der ASTORIA am 27. präsentieren sich im März noch zwei weitere Schiffe auf dem Kanal. Insbesondere bei letzterer ist zudem fraglich, wie oft es noch Gelegenheit geben wird, sie abzulichten, da CMV angekündigt hat, sich Ende des Jahres von ihr zu trennen.

Zu weiteren Begegnungen auf dem Nord-Ostsee-Kanal könnte es im April und Mai kommen. So sind am 19. April die AIDACARA westwärts und die BALMORAL ostwärts unterwegs, ebenso am 27. Mai die EUROPA 2 mit Ziel Hamburg und die MARCO POLO mit Ziel Wismar. Ein seltener Gast passiert am 19. Mai mal wieder von Lübeck kommend die 98 Kilometer lange künstliche Wasserstraße: Die NATIONAL GEOGRAPHIC EXPLORER wurde 1982 als MIDNATSOL gebaut und war in den vergangenen Jahren lediglich während ihrer Wertzeiten in Deutschland zu sehen. Mit der SILVER WIND verabschiedet sich wohl ein weiterer Stammkunde. Das 1995 gebaute Schiff wird Ende des Jahres, wie zuvor seine Schwester, zum Expeditionskreuzfahrer umgebaut werden und damit sein Äußeres deutlich verändern. Am 29. Mai und 22. Juli wird es noch zwei Mal Schleswig-Holstein durchqueren. Am 11. Juni kommt es schließlich zu einer doppelten Premiere. Mit der AZAMARA PURSUIT und der SCENIC ECLIPSE werden sich dabei gleich zwei Schiffe auf den Weg von der Nordsee in die Ostsee machen, die bislang noch nie bzw. nicht unter diesem Namen auf dem Kanal unterwegs waren. Insbesondere die erst im Vorjahr in Dienst gestellte SCENIC ECLIPSE wird ein echter Hingucker sein.

Auch der Juli hat in diesem Jahr einiges zu bieten. So werden mit der französischen LE JACQUES CARTIER am 17. Juli und, falls sie doch noch rechtzeitig abgeliefert wird, mit der EVRIMA am 24. Juli zwei weitere Neubauten erstmals die künstliche Wasserstraße befahren. Außerdem bietet sich vor allem der 19. Juli für einen Ausflug zum Kanal an, denn an diesem Tag werden mit der GANN und der SEVEN SEAS NAVIGATOR zwei Schiffe in Richtung Holtenau sowie mit der ALBATROS ein drittes in Richtung

Die SERENADE OF THE SEAS war am 22. Juni 2019 in Warnemünde zu Gast. Die Schwesterschiffe BRILLIANCE OF THE SEAS und JEWEL OF THE SEAS besuchen dieses Jahr Kopenhagen. Foto: Alexander Brede



Die MARCO POLO kehrt am 28. Mai und am 25. Juni nach Wismar zurück, wo sie 1965 als ALEKSANDR PUSHKIN gebaut worden war. Das Foto zeigt sie am 7. Juni 2018 in Warnemünde. Foto: Alexander Brede

Brunsbüttel unterwegs sein. Ebenfalls drei Kreuzfahrer werden einen Monat später mit der BERLIN, der DEUTSCHLAND und der EUROPA Schleswig-Holstein durchqueren. Nicht zum ersten Mal, aber dennoch erwähnenswert, sind außerdem die Kanalpassagen der THE WORLD am 5. und der HEBRIDEAN SKY am 29. August sowie der LE DUMONT D'URVILLE am 11. September. Enden wird die diesjährige Kreuzfahrtsaison wieder spät mit der BALMORAL am 6. sowie der ALBATROS am 14. und 21. Dezember.

Link: www.wsa-kiel.wsv.de

Kopenhagen, Amsterdam und Rotterdam

Auch in diesem Jahr lohnt sich wieder ein Ausflug in die dänische Hauptstadt Kopenhagen, die mit fast 350 Anläufen von rund 80 verschiedenen Schiffen nach wie vor zu den meistfrequentierten Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa gehört. Dabei wird es auch wieder zu vielen Mehrfachanläufen kommen. So sind alleine 22 Vierfachanläufe geplant. Hinzu kommen am 23. Mai, 26. Juli, 7., 8., 9. und 13. August sowie 23. September sieben Fünffach- und am 4., 16. und 18. Juli sowie 19. und 20. August fünf Sechsfachanläufe. Die meisten Schiffe werden dabei wieder

an der Langelinie (169) und dem neuen Oceankaj (136) liegen. Insgesamt 43 Mal wird allerdings auch der Nordre Toldbod von kleineren Kreuzfahrern genutzt werden. Zu den Schiffen, die nicht in Deutschland anzutreffen sind, zählen die CLIO (sieben Anläufe ab dem 19. Mai), die BRILLIANCE OF THE SEAS (fünf Anläufe ab dem 19. Mai), die CROWN PRINCESS (fünf Anläufe ab dem 2. Juni) sowie die WIND SURF (10. und 30. Juli). Ebenfalls nur in Kopenhagen anzutreffen ist die VARIETY VOYAGER. Sie ist zum vorerst letzten Mal in Nordeuropa unterwegs und soll im kommenden Sommer in der Ägäis eingesetzt werden. Sie macht ab dem 10. Juli drei Mal in der dänischen Hauptstadt fest. Mit der SPIRIT OF ADVENTURE am 24. August und der COSTA MAGICA am 21. September folgen noch zwei weitere Schiffe, die man bei uns vergeblich sucht.

Auch in den niederländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam gibt es wieder viel zu sehen, wobei dort in diesem Jahr lediglich der Anlauf der ZAANDAM am 4. und 5. August am Passenger Terminal in Amsterdam heraussticht. Sie führt in diesem Jahr die traditionelle 35-tägige Rundreise über den Nordatlantik durch, die in Boston startet und dort auch wieder endet.

Links:

www.cmport.com (Kopenhagen)
www.ptamsterdam.nl (Amsterdam)
www.cruiseportrotterdam.nl (Rotterdam)

Aus aktuellem Anlass

Als dieser Artikel entstand, war der Corona-Virus noch weit weg und Auswirkungen auf die nordeuropäische Kreuzfahrtsaison abwegig. Inzwischen haben jedoch fast alle Kreuzfahrtreedereien bis zum April den Betrieb eingestellt und ihre Schiffe aufgelegt oder außerplanmäßig in die Werften geschickt, was sich natürlich auch auf die deutschen Kreuzfahrthäfen auswirkt. Inwieweit die im Artikel genannten Anlaufzahlen daher tatsächlich erreicht und welche Anläufe wirklich stattfinden werden, muss abgewartet werden.



FÄHREN vor 25 Jahren

von Heino Sehlmann • hs@faehrverein.info

1995 konnte man sich noch frei am Skandinavienkai (und in anderen Fährhäfen) bewegen und fotografieren... Der AMBASSADOR II war nur eine kurze Einsatzzeit unter der Flagge von Tallink-Hansaway beschieden. Nachdem sie im Dezember 1994 die Nachfolge der BALANGA QUEEN angetreten hatte, erlitt sie Anfang Januar eine Maschinenhavarie, wurde dann bis zum März 1995 in Travemünde aufgelegt und anschließend in Kiel repariert. Der Dienst Travemünde-Tallinn wurde eingestellt und nicht wieder aufgenommen. Foto: Elke Wörteler

Die meisten DFV-Mitglieder dürften nicht schlecht gestaunt haben, als sie im Februar 1995 das „Ferries“ aus dem Briefkasten geholt hatten. Auf Vorder- und Rückseite wurde es bunt. Erfreulich sicher, dass nun Farbfotos den Umschlag zierten, aber ein lilafarbenes Deckblatt zusammen mit einem gelben „Ferries“-Schriftzug war zweifelsohne gewöhnungsbedürftig. Marko Stampehl hatte sich der Neugestaltung der Titelseite angenommen und das Ergebnis von einer Kommunikationsdesignerin umsetzen lassen. Bereits bei der Jahreshauptversammlung am 7. Januar 1995 war der Entwurf den versammelten Mitgliedern vorgestellt worden und auf Zustimmung gestoßen.

Bevor jetzt Zweifel an der Zurechnungsfähigkeit der damals beteiligten Personen auftreten – im Entwurf war ein maritimes blau vorgesehen! Allerdings kam es in der Druckerei zu einem Versehen und so erschien das „Ferries“ in dieser „dezenten“ Farbgebung. Neu war auch in der rechten oberen Ecke das Preisschild: Für 9,- DM konnte das Heft jetzt auch von Fährschiffsinteressierten außerhalb des DFV im (maritimen) Zeitschriftenhandel erworben werden. Insofern war die ungewollte Farbgebung auch ein Hingucker, um nicht zu sagen ein unübersehbares Alleinstellungsmerkmal. In der Auslage des Kioskes am Skandinavienkai konnte sich das Heft deutlich von den dort wohlfeilgebotenen, meist fleischfarbenen, Magazinen absetzen... Ein Blick in das Heft zeigt einen Querschnitt der vielen Facetten der Fährschiffahrt. Als Titelbild grüßte die 1994 abgelieferte CALEDONIAN ISLES, die zugleich als Aufmacher für einen Abriss der Geschichte von Caledonian MacBrayne sowie eine aktuelle Flottenliste fungierte.

„Fähre, Prahm, Arbeitsschiff – FEHMARNSUND“ lautete die Überschrift eines Artikels über die wechselvolle Geschichte dieses interessanten Fahrzeugs. 1903 als Eisenbahnfähre für die Strecke über den Fehmarnsund abgeliefert, versah das Trajekt seinen aktiven Dienst bis 1928, um dann noch bis 1948 als Reservefähre zu dienen. Nachdem sich kein Käufer fand, wurde beschlossen, die Fähre zum Prahm abzutakeln und fortan für verschiedenste Arbeitseinsätze

zu nutzen. Im Lübecker Schiffsregister wurde dies 1950 als Abbruch deklariert und der Name FEHMARNSUND daraufhin gelöscht. Im Zuge des Baus der Fehmarnsundbrücke wurde der Prahm wieder motorisiert und mit Aufbauten versehen. So kam es, dass 1961 die neue alte FEHMARNSUND erneut im Lübecker Schiffsregister eingetragen wurde. Bis 1971 blieb das Arbeitsschiff für die DB im Einsatz, dann wurde es durch einen gleichnamigen Neubau ersetzt. Die Maschine und diverse Gerätschaften wurden übrigens vom Vorgänger übernommen. Dermaßen ausgeschlachtet war die Karriere des Oldtimers aber immer noch nicht beendet: Bei Nobiskrug fand sich noch Verwendung als Arbeitsplattform. Wie lange die frühere FEHMARNSUND dort noch genutzt wurde, war nicht in Erfahrung zu bringen.

Einem abgeschlossenen Kapitel norwegischer Küstenfährschiffahrt widmete sich der Beitrag „Die Kystveienrute Bergen -Stavanger“, in dem die zwischen 1984 und 1994 dort involvierten Schiffe und Reedereien vorgestellt wurden. Angesichts der Einstellung dieses Dienstes vermittelte der Autor sein Unverständnis gegenüber der norwegischen Infrastrukturpolitik: „Hier sollte doch die Entscheidungsfreudigkeit der norwegischen Regierung nachdenklich stimmen, den (...) Verkehr durch Brücken- und Tunnelbau auf die Straßen zu verlagern.“

Reiseberichte waren auch wieder „an Bord“: Ein Wiedersehen mit der NILS HOLGERSSON (III) zwischen Igoumenitsa und Bari mündete

in „Eindrücke auf der POLLUX“ und „An Bord der nagelneuen CROWN OF SCANDINAVIA“ gab es auch einiges zu entdecken.

Sechs Seiten waren aktuellen Kurzmeldungen vorbehalten, darin war u. a. zu lesen, dass der traditionsreiche Reedereiname B & I Line verschwinden würde. Bereits 1992 von der Irish Continental Group übernommen, beschloss diese, fortan sämtliche Fährverkehre unter der Marke Irish Ferries zu vermarkten. Auch war zu erfahren, dass die SUPERFLEX ECHO für den sensationellen Preis von 1 DKK den Eigner gewechselt hatte. Der Käufer war allerdings verpflichtet, die während der vorangegangenen zweijährigen Auftriebszeit entstandenen Zahlungsverpflichtungen zu übernehmen.

Aus Griechenland kam die Kunde, dass Minoan und Strintzis zum 1. November 1994 ein Joint Venture gegründet hatten. Begründet wurde dies u.a. damit, um im härter werdenden Wettbewerb bestehen zu können. Der bevorstehende Start von Superfast Ferries sollte für frischen Wind sorgen, und so ist diese Zusammenarbeit auch ein Vorbote der Umwälzungen, die die griechische Fährszene in den nächsten Jahren ereilen sollten. Auch im Skagerrak kündigten sich Neuerungen an: Larvik Line gab bekannt, dass sie als erste Reederei im Norwegen-Verkehr mit der JUAN L in der Sommersaison 1995 einen Katamaran einsetzen würden.

Da das Heft 1-95 auch frei verkäuflich war, war es angebracht, neuen Lesern den DFV näher zu bringen. In einer „Anzeige“ wurde Werbung in eigener Sache betrieben. Durchaus mit Erfolg, denn die Mitgliederzahlen stiegen kontinuierlich. Aber ob es an folgendem Aufruf lag?

„Fährschiffahrt? Da gibt es doch... Bitte keine Kompromisse! ... Wenn es um Fähren geht... Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.“

Das abgelaufene Gründungsjahr 1994 war für den DFV übrigens finanziell fatal, denn der Kassenabschluss wies ein deutliches Minus aus, welches allerdings von einigen engagierten Mitgliedern ausgeglichen wurde!

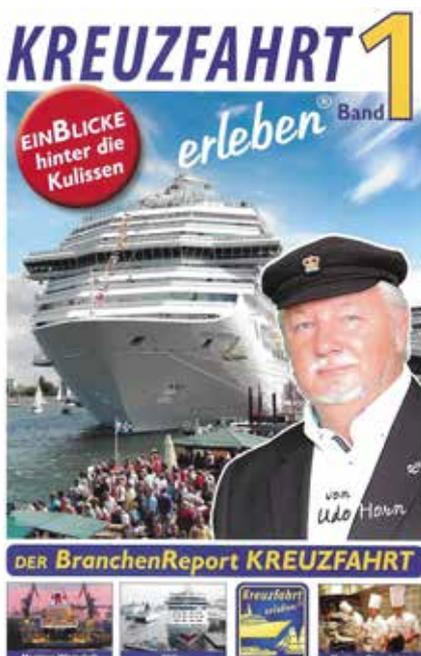
Fortsetzung folgt...

Foto oben rechts: Die ISLE OF INNISFREE (hier im Mai 1994 in Holyhead von Heino Sehlmann in den Farben von B & I aufgenommen) bekam nicht mehr das Irish Ferries-Farbkleid verpasst. Sie beendete im März 1995 ihre 3-jährige Charter und wurde anschließend als LION KING von Lion Ferry zwischen Halmstad und Grenaa eingesetzt. Kurios: Genau 21 Jahre später, am 1. Februar 2020, wechselte das Schiff wieder nach Halmstad zurück (siehe auch in FÄHREN-Aktuell ab Seite 34!).

Foto rechts: Als DIFKO FYN kam die frühere SUPERFLEX ECHO von 1995 bis 1998 zwischen Nyborg und Korsør für Vognmansruten zum Einsatz. Mit Eröffnung der Storebæltsbroen wurde der Dienst eingestellt und die Fähre vom Typ Superflex III wieder aufgelegt. Im Sommer 2000 gab es ein kurzes Intermezzo zwischen Kiel und Langeland (hier in Bagelkop einlaufend von Heino Sehlmann abgelichtet), ehe 2003 der Verkauf nach Mexiko erfolgte. Bis 2016 sollte der nunmehr SUPERFLEX TRADER heißende Doppelender noch fahren, ehe es zum Abwracker nach Kuba ging.



FÄHREN Bücherregal



Udo Horn: Kreuzfahrt erleben - Der BranchenReport Band 1, Rostock 2019, ISBN: 978-3-940206-49-7, 189 Seiten, zu bestellen für 14,95 € unter www.kreuzfahrt-erleben.info.

Bei „Kreuzfahrt erleben“ handelt es sich um den ersten Band einer Trilogie zum Thema Kreuzfahrtschiffahrt. Der Autor Udo Horn versteht diese Buchreihe als „Branchen-Report Kreuzfahrt“ und verspricht „Einblicke hinter die Kulissen“. Das Ganze soll als „Branchenbuch“ fungieren und der interessierten Leserschaft einen Überblick bieten. Letztendlich soll es jedem, der sich privat oder beruflich mit der Kreuzfahrt beschäftigt, etwas bieten. So ist es nicht verwunderlich, dass zwar viele Themen angesprochen, diese dann aber eher oberflächlich abgehandelt werden. Diesen Umstand räumt der Autor in seinem Vorwort auch unumwunden ein. Im vorliegenden Buch werden so u.a. die Themen „Beginn der Kreuzfahrtschiffahrt“, „Innovationen im

Schiffbau“, „Passagierschiffahrt“ oder „Job an Bord“ behandelt. Hinweise auf weiterführende Literatur bzw. Quellen fehlen leider weitestgehend. Sicherlich Geschmackssache, aber zumindest irritierend ist die Tatsache, dass Quellen im Text zwar genannt werden, aber nicht wirklich erkennbar ist, wo die Trennung zwischen Gedankengut des Autors und unreflektierter geschönter „Realität“ redaktioneller Beiträge z.B. von Branchenverbänden ist.

Der in diesen Wochen erscheinende Band 2 wird sich u.a. den Themen „Umwelt-Management“, „Maritime Tourismuswirtschaft“ und „Finanz-Management“ widmen.

Heino Sehlmann



FÄHREN Aktuell

von Marcel Bréch - mb@faehrverein.info • Stefan Hefter - sh@faehrverein.info • Andreas Wörteler - awferries@gmx.de

STENA ESTRID auf Werftprobefahrt. Foto: Stena Line

Name für Wasaline-Neubau steht fest

Nach einem Namenswettbewerb hat sich Wasaline (Kvarken Link Ab) für einen Namen für den Neubau entschieden. Er wird den Namen AURORA BOTNIA (~24.300/2021) tragen. Insgesamt wurden rund 2.500 Vorschläge gemacht. Am 13. Februar 2020 wurde die AUROA BOTNIA in Rauma auf Kiel gelegt. Die Auslieferung ist für 2021 geplant. (mb)

Neubauten für Wallenius SOL

Die Reederei Wallenius SOL hat bei der zur CIMC-Gruppe gehörenden Raffles Shipyard im chinesischen Yantai zwei große Frachtfähren fest bestellt und hält Optionen für zwei weitere Einheiten. Die 241,7 Meter langen und 35,2 Meter breiten Schiffe werden über eine Kapazität von 5.800 Lademetern verfügen. Ihre Geschwindigkeit wird rund 20 Knoten betragen. Dank der finnisch-schwedischen Eisklasse 1 A Super sollen sie auch in widrigsten winterlichen Wetterverhältnissen auf dem Bottnischen Meerbusen problemlos eingesetzt werden können. Nach der geplanten Ablieferung im kommenden Jahr werden sie die weltweit größten Frachtfähren sein, die über diese Eisklasse verfügen werden. Dem allgemeinen Trend folgend, ist ein auf dem LNG-System basierender Antrieb der Schiffe vorgesehen. Sämtliche Komponenten sowohl dafür als auch für die Dual-Fuel-Hilfsdiesel wird das Unternehmen MAN Energy Solutions liefern. (sh)

Finnlines bekommt Neubauten

Finnlines wird im Jahr 2023 zwei Neubauten der Superstar-Klasse bekommen. Diese hat der Mutterkonzern Grimaldi bei der Weihai-Werft in China bestellt. Die Neubauten werden 229,5 Meter lang und 33,6 Meter breit und als Hybrid-Version gebaut. Sie haben 5.100 Lademeter und bieten Platz für 1.212 Passagiere in 323 Kabinen. Zum Einsatz kommen sollen die Neubauten auf der Route von Kapellskär nach Naantali. (mb)

Moby / St. Peter Line (SPL) in den Schlagzeilen

Am 6. November 2019 lief das Fährschiff SPL PRINCESS ANASTASIA (37.583/1986/OLYMPIA) des Unternehmens Moby SPL infolge eines technischen Problems kurz nach dem Ablegen im Stockholmer Schärenpark auf Grund. Mit Schlepperhilfe konnte es zur Untersuchung zum Fähranleger im Frihamnen zurückkehren. Da keine Schäden festgestellt wurden, nahm die Fähre tags darauf zwar den Dienst wieder auf, doch eine Woche später entschied die Reederei, wegen anhaltender technischer Probleme den Verkehr zu unterbrechen und das

Schiff von St. Petersburg aus zur Nauta Shiprepair Yard nach Gdynia zu verholen. Dort konnten die Probleme offensichtlich nicht gelöst werden, so dass die SPL PRINCESS ANASTASIA Mitte Dezember 2019 zunächst von Gdynia nach Gdansk an die Westerplatte und wenige Tage danach zur Remontowa-Werft geschleppt wurde. Am 24. Januar 2020 wurde das Schiff wieder zur Westerplatte geschleppt, um zwei Tage darauf erneut bei Remontowa eingedockt zu werden. Zum Redaktionsschluss war die Wiederaufnahme des Fahrplans auf der Kreuzfahrtroute St. Petersburg–Helsinki–Tallinn–Stockholm–Helsinki–St. Petersburg für den 21. März 2020 avisiert. Dann wird es auch eine Neuerung der Anläufe Helsinkis betreffend geben. Die Reederei wechselt vom Westhafen wieder in den Südhafen zurück und wird dort das zentrumsnahe Makasiini-Terminal unweit des Silja Line-Anlegers nutzen. Es besteht die Möglichkeit, dass die SPL PRINCESS ANASTASIA während ihrer Helsinki-Anläufe gemeinsam mit ihrem noch immer für die Viking Line aktiven Schwesterschiff MARIELLA (37.799/1985) im Südhafen liegen wird. (sh)

SILJA EUROPA bekommt weitere Renovierung

Tallink setzt weiter auf die SILJA EUROPA (59.912/1993). Anfang des Jahres hat die immer noch sehr beliebte Fähre eine weitere Renovierung bekommen. Unter anderem wurden verschiedene Bars erneuert und mit neuem Equipment ausgestattet. In vielen Passagier- und Crewbereichen wurden neue Böden verlegt, so z. B. in 37 Kabinen, dem Spa, dem Treppenhaus, der Brücke und dem Crewbereich auf Deck 6. Im Buffetrestaurant und im Sea Shop wurden die Decken komplett erneuert bzw. renoviert. Auch der Konferenzbereich wurde angepasst und bekam ein neues Aussehen. (mb)

UPM chartert sieben neue Frachtfähren

Die zur niederländischen Spliethoff-Gruppe gehörenden Reedereien Bore Line und Wijnne Barends haben bei der chinesischen Wuhu Shipyard insgesamt sieben Frachtfähren bestellt. Hintergrund des Deals ist ein langfristiger Chartervertrag, den Bore und Barends mit dem finnischen Papier-, Zellstoff- und Holzproduktehersteller UPM schließen konnten. Die 120 Meter langen und 21 Meter breiten Fähren sollen in den Jahren 2021 und 2022 abgeliefert werden und in der europäischen Fahrt zum Einsatz kommen. Sie werden den neuesten technologischen, betrieblichen und ökologischen Standards entsprechen und sowohl über einen LNG-Antrieb als auch über einen eisverstärkten Rumpf verfügen. UPM wird selbst für die Auslastung der Schiffe sorgen. (sh)

Ersatzfähren STENA VINGA und SASSNITZ

Diverse Ostseefähren der schwedischen Stena Line absolvierten in den ersten Wochen des neuen Jahres ihre turnusmäßigen und mehr oder weniger umfangreichen Werftaufenthalte. Die STENA GERMANICA (51.837/2001/STENA HOLLANDICA) verholte für zwei Wochen zu Fayard nach Odense. Während die Route Kiel-Göteborg zur Dockungszeit in der Vergangenheit des Öfteren nur jeden zweiten Tag bedient wurde, waren die Frachtbuchungen in diesen Jahr so hoch, dass ein Ersatzschiff zum Einsatz kam. Dabei handelte es sich um die normalerweise zwischen Frederikshavn und Göteborg verkehrende STENA VINGA (14.551/2005/HAMMERODDE). Ursprünglich war die STENA NORDICA (24.206/2000/EUROPEAN AMBASSADOR) als Vertretung vorgesehen, doch diese seit Oktober 2019 in Rotterdam aufgelegte Fähre wurde im Januar 2020 im Frachtverkehr zwischen dem Europoort und Killingholme benötigt. Nach der Rückkehr der STENA GERMANICA wechselte die STENA VINGA auf die Linie Karlskrona-Gdynia und vertrat die dort eingesetzte Tonnage, ehe sie schließlich noch zwischen Travemünde und Liepaja aushelfen musste.

Auf der Strecke Rostock-Trelleborg wird Stena Line in diesem Jahr rund fünf Millionen Euro in die Modernisierung der Passagierbereiche der MECKLENBURG-VORPOMMERN (37.987/1996) und der SKÅNE (42.705/1998) investieren. So sollen z. B. Restaurants, Shops, Lounge-Bereiche, Kabinen und Korridore auf den neuesten Stand gebracht werden. Viele Renovierungen sollen während des laufenden Betriebs durchgeführt werden und vor dem Beginn der Hauptsaison abgeschlossen sein. Zusätzlich war ein Werftaufenthalt der MECKLENBURG-VORPOMMERN bei Remontowa in Gdansk vorgesehen. Als Vertretung wechselte die SASSNITZ (21.154/1989) von der Strecke Sassnitz-Trelleborg auf die Rostock-Linie und übernahm exakt den Fahrplan der MECKLENBURG-VORPOMMERN. Damit zeigte sich die ehemalige Reichsbahnfähre den Rostockern auch bei Tageslicht, ein ansonsten eher seltenes Ereignis, da die SASSNITZ in der Regel zusätzlich zu ihrem Einsatz auf der Königslinie wöchentlich nur einige Nachtfahrten von Rostock nach Trelleborg durchführt. (sh)

Namensänderung bei Destination Gotland

In diesem Jahr wird Destination Gotland die Namen ihrer Fähren ändern. Die ersten Änderungen wird es im April 2020 geben. Dann wird aus der neuen THJELVAR (32.447/2019) die GOTLAND und aus der GOTLAND (29.746/2003) die DROTEN. Im Laufe des Jahres folgen dann noch die VISBY (29.746/2003), die zur VISBORG wird und die VISBORG (32.447/2018), die zur VISBY wird. (mb)

Baubeginn für Neubauten für DFDS

Im Dezember 2019 begann auf der GSI-Werft der Bau des ersten neuen Schiffes für DFDS. Bereits im ersten Halbjahr 2021 will die Reederei den ersten Neubau übernehmen, der zweite soll dann im zweiten Halbjahr 2021 folgen. Zum Einsatz kommen sollen beide Flottenneuzugänge in der Ostsee. (mb)

FSG verliert wichtigen Auftrag

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) hat einen wichtigen Auftrag zum Bau zweier Fähren verloren. Die Reederei TT-Line (Spirit of Tasmania) hat Ende Februar den Vertrag mit der Werft aufgelöst. Der Auftrag hatte ein Volumen von rund 438 Millionen Euro. Gleichzeitig hat die Reederei eine Absichtserklärung mit der Rauma Marine Constructions (RMC) unterzeichnet, um die beiden Fähren dort bauen zu lassen. Die Konstruktion soll Anfang 2021 starten, und die Auslieferung ist für Ende 2022 bzw. 2023 vorgesehen. Technisch wird sich an den Neubauten wohl nichts ändern, aber sie bekommen ein anderes Design. So werden sie laut RMC von der MySTAR (~50.000/2022) für Tallink abgeleitet. Aktuell kämpft die FSG weiter mit Problemen, und die Fertigstellung der HONFLEUR (~42.200/2020) für Brittany Ferries verspätet sich erneut. Was mit dem zweiten Neubau für IrishFerries passieren wird, ist nicht bekannt. (mb)

Stena Line eröffnet Grenaa-Halmstad

Am 1. Februar 2020 hat Stena Line die neue bzw. alte Route vom



Volksfeststimmung herrscht am 1. Februar im schwedischen Halmstad, als die STENA NAUTICA nach 21 Jahren "zurückkehrt". Foto: Stena Line

dänischen Grenaa ins schwedische Halmstad eröffnet. Bis zum 31. Januar 2020 führte die Route noch nach Varberg, dort stehen aber die Hafenanlagen nicht mehr zur Verfügung. Es kommt auch weiterhin die STENA NAUTICA (19.504/1986/NIELS KLIM) auf der Route zum Einsatz. (mb)

Smyril Line eröffnet neue Linie mit neuer Fähre

Die in Tórshavn auf den Färöer-Inseln beheimatete Reederei Smyril Line hat Ende 2019 die Frachtfähre BORE BANK (10.585/1998/SERENADEN) von der finnischen Bore Line erworben und mit ihr eine neue Route von Hirtshals über Tórshavn nach Thorlákshöfn in Westen Islands eröffnet. Vorab wurde das Schiff bei Fayard in Odense gedockt, mit einem neuen Anstrich versehen und in AKRANES umbenannt. Jeden Freitag startet der Neuzugang vom Norden Dänemarks aus zu einer wöchentlichen Rundreise. Bei der AKRANES handelt es sich um das Schwesterschiff der MYKINES (18.979/1996/TRANSGARD), die Smyril Line Ende 2016 übernahm und die auf der Route von Rotterdam über Tórshavn nach Thorlákshöfn operiert. Beide Schiffe unterscheiden sich optisch deutlich, da die MYKINES seit einem Umbau für den Automobiltransport im Jahr 2005 über einen großen Überbau des Oberdecks verfügt. Auch bei der AKRANES wurde der Umbau im Jahr 2007 im Zuge einer Langzeitcharter für United European Car Carriers (UECC) vorgenommen, 2016 hat man die „Garage“ aber wieder entfernt. Die Flotte der Smyril Line besteht mittlerweile aus fünf Schiffen. Neben den beiden erwähnten Frachtfähren und dem Flaggschiff NORRÖNA (35.966/2003) disponieren die Färinger zwei kombinierte Ro-Ro-Containerschiffe. Die EYSTNES (4.610/1981/COMETA) und die HVÍTANES (4.636/1980/TANANGER) bedienen eine Linie von St. Petersburg über Hirtshals und Scrabster in Schottland nach Tórshavn. (sh)

Stapellauf für FJORD FSTR

Am 11. Februar 2020 fand der Stapelhub für den neuen Fjord Line-Katamaran FJORD FSTR (2020) statt. Dieser entsteht aktuell auf der philippinischen Austal-Werft in Balamban. Nach der Übernahme im 2. Quartal 2020 wird die FJORD FSTR (2020), die ausgelegt ist für 1200 Passagiere und 404 Pkw, die FJORD CAT (5.619/1998/CAT-LINK V) zwischen Hirtshals und Kristiansand ersetzen. (mb/aw)

Neues aus dem Frachtverkehr bei DFDS

Hinsichtlich ihres sechs große Frachtfähren umfassenden Auftrags hat die dänische Reederei DFDS von der chinesischen CSC Jingling Shipyard mittlerweile vier Schiffe erhalten. Die beiden ersten Einheiten der Serie fahren als EPHEBUS SEAWAYS (60.465/2019/GOTHIA SEAWAYS) und TROY SEAWAYS (60.465/2019/BELGIA SEAWAYS) im Mittelmeer zwischen dem italienischen Triest und den türkischen Häfen Pendik und Tuzla. Nummer drei wird auf der Nordsee eingesetzt und verbindet als HOLLANDIA SEAWAYS (60.465/2019) seit dem 30. November 2019 Göteborg mit Gent in Belgien. Am 2. Februar 2020 erreichte der jüngste Neubau HUMBRIA SEAWAYS (60.465/2020) im Rahmen seiner dreieinhalb



Die MARCO POLO gehört bereits das zweite Mal zur Flotte der TT-Line. 1993 wurde sie im Rahmen einer dreimonatigen Charter zwischen Travemünde und Trelleborg eingesetzt, damals als VIA IONIO. Foto: TT-Line

Wochen zuvor in Nanjing gestarteten Überführungsfahrt erstmals den Hafen von Rotterdam. Nach der Endausrüstung nahm er am 8. Februar 2020 den Dienst zwischen dem Rotterdamer Stadtteil Vlaardingen und Immingham auf. Von den beiden noch fertig zu stellenden Fähren soll eine ebenfalls auf dieser Route zum Einsatz kommen und die zweite von Göteborg nach Zeebrügge verkehren. Der Name des nächsten aus China zu übernehmenden Schiffes wird FLANDRIA SEAWAYS (Bj. 2020) lauten. Der Betrieb von künftig vier der sechs neuen großen Frachtfähren hat auf den Nordeuropalinien der DFDS das Flottenkarussell in Gang gesetzt. Nicht mehr benötigte Chartertonnage wie die FIONIA SEAWAYS (25.609/2009/TOR FIONIA) oder die JUTLANDIA SEAWAYS (25.609/2010/TOR JUTLANDIA) wird an ihre Eigner zurückgeliefert, größere von den Neubauten abgelöste Frachtfähren kommen auf anderen DFDS-Routen zum Einsatz und ersetzen dort wiederum kleinere Tonnage, die ebenfalls auf andere Routen wechselt oder zum Verkauf steht. (sh)

ARK DANIA im Sturm beschädigt

Die zwischen Esbjerg und Immingham für DFDS pendelnde Frachtfähre ARK DANIA (33.313/2014) erlitt am 9. Februar 2020 in Esbjerg einen Schaden am Rumpf, der so groß war, dass die Behörden die sofortige Reparatur anwiesen und ein Auslaufverbot verhängten. Während des wütenden Sturmtiefs „Sabine“ hatten Böen die Fähre beim Anlegemanöver erfasst und gegen den Kai gedrückt. Daraufhin entstand oberhalb der Wasserlinie auf mehreren Metern Länge ein Riss in der Außenhaut. Wegen der widrigen Wetterverhältnisse und hier insbesondere aufgrund des herrschenden Hochwassers konnte die ARK DANIA zunächst nicht entladen werden. Die Reparaturarbeiten dauerten etwa eine Woche. Als Ersatz kam kurzfristig die Frachtfähre MISIDA (15.586/2007) zum Einsatz. (sh)

Neuigkeiten von der TT-Line

Ereignisreiche Monate liegen hinter der TT-Line. Bereits seit dem Spätsommer letzten Jahres wurde in den sozialen Medien über einen möglichen Neuzugang in der Flotte der Lübecker Reederei diskutiert, doch erst im Januar 2020 bestätigte das Unternehmen offiziell den Erwerb der Frachtfähre BARBARA KRAHULIK (16.130/1993/VIA IONIO). Das zuletzt in Tirrenia-Diensten für die italienische Onorato-Gruppe u. a. zwischen Catania und Valetta operierende Schiff startete am 25. Oktober 2019 von Livorno aus zur Überführungsfahrt nach Polen. Am Abend des 4. Novembers 2019 passierte es den Nord-Ostsee-Kanal. In Danzig standen umfangreiche Arbeiten bei der Remontowa-Werft auf dem Programm, wobei insbesondere im Fahrgastbereich Umbauten und Erweiterungen durchgeführt wurden. Am 23. Januar 2020 verließ die in MARCO POLO umbenannte Fähre den Schiffbaubetrieb. Sie verfügt nunmehr über eine Kapazität für 215 Passagiere. Ihnen stehen 78 Kabinen mit Dusche und WC in sechs unterschiedlichen Kategorien, ein Ruheraum mit 30 Pullman-Sesseln, eine Cafeteria, ein Bordshop, Spielautomaten, die Rezeption und eine Kids Corner zur Verfügung. Die auffälligste

bauliche Veränderung stellt die Schaffung einer Panoramalounge im Vorschiffsbereich dar. Bodentiefe Fensterscheiben erlauben einen fantastischen Blick auf das Meer. Außer dem Passagierdeck gibt es an Bord ein Deck mit den Besatzungsunterkünften und drei Decks für rollende Ladung. Insgesamt 1.780 Spurmeter können genutzt werden. Die 150,4 Meter lange und 23,4 Meter breite Fähre ist rund 18 Knoten schnell. Während des erwähnten Werftaufenthalts wurde ein zweites Bugstrahlruder für bessere Manöviereigenschaften eingebaut. Darüber hinaus wurde das Schiff mit einem Hybrid-Scrubber zur Abluftreinigung ausgerüstet. Dagegen verfügt die MARCO POLO nicht über einen Fahrstuhl. Sie ist damit nicht behindertengerecht. Mit dem Neuerwerb möchte die TT-Line ihre Verbindung zwischen Trelleborg und Klaipeda stärken. Bis auf Weiteres wird das Schiff ausschließlich auf dieser Route verkehren und drei bis vier Umläufe pro Woche durchführen. Weitere Abfahrten sollen von der übrigen Tonnage der Reederei übernommen werden, so dass in der Hochsaison maximal fünf Abfahrten pro Woche in jede Richtung angeboten werden. Seit Anfang 2020 laufen die TT-Line-Fähren einen neuen Anleger im Hafen von Klaipeda an. Er ist bestmöglich an das litauische Straßennetz angebunden und erspart den Frachtkunden die Fahrt durch das Stadtzentrum. An dem neuen Anleger genießt die TT-Line Exklusivnutzungsrechte. Daneben wurde auch ein modernes Abfertigungsgebäude errichtet, das die Reederei mittlerweile bezogen hat. Aufgrund ihrer verstärkten Aktivitäten im Baltikum gründeten die Lübecker im Januar 2020 eine litauische Tochtergesellschaft.

Die MARCO POLO absolvierte ihre Premierenabfahrt von Klaipeda nach Trelleborg am 27. Januar 2020. Sie ist in der Flotte der TT-Line nicht unbekannt, war sie doch bereits im Jahr 1993 für rund drei Monate zwischen Travemünde und Trelleborg unterwegs. Unmittelbar nach ihrer Ablieferung von der seit 2003 nicht mehr existierenden niederländischen Bauwerft Van der Giessen-de Noord aus Krimpen aan den IJssel hatte die TT-Line die Fähre vom sizilianischen Eigner Viamare di Navigazione für die anstehende Sommersaison gechartert. Unter ihrem Taufnamen VIA IONIO sorgte sie damals mit ihrem grün-weißen Viamare-Anstrich für einen Farbtupfer in Travemünde. Nach der erneuten Infahrtsetzung ist sie nunmehr, wenn auch in leicht abgewandelter Schreibweise, die zweite Trägerin des Namens MARCO POLO in der Flotte der TT-Line, da im Jahr 1992 bereits das Charterschiff MARKO POLO (10.154/1973/PETER WESSEL) im TR-Line-Dienst zwischen Rostock und Trelleborg eingesetzt wurde.

Die verkehrsschwache Feiertagsperiode rund um den Jahreswechsel nutzte die TT-Line zur Durchführung eines umfangreichen Überholungsprogramms eines Großteils ihrer Flotte. Zunächst wurden die TOM SAWYER (26.478/1989/ROBIN HOOD) und die HUCKLEBERRY FINN (26.391/1988/NILS DACKE) bei Remontowa in Danzig gedockt, kurz darauf verholte die PETER PAN (44.245/2001) zum Fährschiffsspezialisten Fayard ins dänische Odense. Während bei den drei genannten Fähren die üblichen, turnusmäßigen Arbeiten erledigt wurden, war der Werftaufenthalt der NILS DACKE (26.796/1995/ROBIN HOOD) deutlich umfangreicher. Bei German Dry Docks in Bremerhaven wurden neben technischen Wartungen und Farbarbeiten auch Stahlarbeiten durchgeführt. Darüber hinaus erhielt die Fähre eine „Ballast Water Treatment“-Anlage. Während der Überführungsfahrten passierte die NILS DACKE zweimal den Nord-Ostsee-Kanal.

Im Dezember 2019 erfolgte bei der Jinling Shipyard im chinesischen Jiangsu der erste Stahlschnitt und damit der Startschuss zum Bau eines weiteren „GreenShips“ der TT-Line. Es handelt sich um den ersten Neubau der Lübecker Reederei, der über einen Dual-Fuel-Antrieb verfügen wird, d. h. sowohl mit Diesel als auch mit umweltfreundlichem LNG angetrieben werden kann. Die Reederei gab bekannt, dass man seit der Auftragsvergabe im Dezember 2018 das Schiffsdesign weiter optimiert hat, um eine weitere Erhöhung der ökonomischen und ökologischen Effizienz zu erzielen. Die Ablieferung des rund 230 Meter langen und ca. 45.000 BRZ großen Schiffes ist für das Jahr 2022 geplant. (sh)



Das Fährschiff PIANA wurde speziell für den Einsatz auf der Route Marseille-Bastia gebaut. Nach dem Verlust der Konzession wird es zwischen Marseille und Porto Vecchio eingesetzt. Foto: Ulrich Streich

Aus für Calais-Tilbury

Nach nur rund drei Monaten hat P&O Ferries die erst Ende September 2019 eröffnete Linie zwischen Calais und Tilbury wieder eingestellt. Die für den Frachtverkehr optimierte Route wurde mit der gecharterten CAROLINE RUSS (10.488/1999) betrieben. P&O begründet das Aus einerseits mit der mangelnden Nachfrage seitens der Kunden. Andererseits wurde der Verkehr durch wochenlange Streiks von Arbeitern der französischen Staatsbahn massiv gestört. (sh)

Stena Line übernimmt erste E-Flexer-Neubauten

Stena Line hat am 15. November 2019 und am 16. Januar 2020 bereits zwei E-Flexer-Neubauten von der Werft China Merchants Jinling Shipyard (vormals AVIC Weihai Shipyard) in Weihai übernommen. Als Erstes konnte wie geplant die STENA ESTRID (41.671/2019) abgeliefert werden. Vom 22. November 2019 bis zum 18. Dezember 2019 dauerte die Überführungsreise von Weihai, mit Bunkerstopps in Singapur und Galle (Sri Lanka), nach Algeciras. Dort fand ein Flaggenwechsel von Großbritannien nach Zypern statt. Einen Tag später ging es auf die letzte Etappe und nach einem Probeanlegen in Dublin kam der Neubau am 23. Dezember in Holyhead an. Die Jungferreise zwischen Dublin und Holyhead fand am 13. Januar statt. Ab dem 16. Januar 2020 folgte dann die STENA EDDA (41.671/2020) ihrer Schwester auf dem gleichen Wege und erreichte Algeciras am 20. Februar. Nach dem Zwischenstopp in Spanien kam die STENA EDDA dann fünf Tage später in Belfast an. Am 9. März hat sie den Fährdienst zwischen Belfast und Liverpool (Birkenhead) aufgenommen. (mb/aw)

COTENTIN für BARFLEUR bei Brittany Ferries?

Verschiedene Medien berichten über eine mögliche Rückkehr des Fährschiffs STENA BALTICA (22.308/2007/COTENTIN) in die Flotte von Brittany Ferries. Nach dem Abschluss einer achtjährigen Charter bei der Stena Line könnte die überwiegend für den Frachttransport genutzte Fähre im kommenden Jahr die BARFLEUR (20.133/1992) auf der Route Cherbourg-Poole ablösen. Französischen Berichten zufolge ist vor dem Einsatz ein Werftaufenthalt geplant, bei dem die Passagierkapazität der Fähre erhöht werden soll. Derzeit kann das Schiff maximal 213 Fahrgäste befördern. Die französische Reederei hat die Berichte bislang noch nicht offiziell bestätigt. (sh)

Condor Ferries verkauft

Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA) hat mit einem Konsortium, bestehend aus Columbia Threadneedle Investments und Brittany Ferries, einen Vertrag über den Verkauf des Fährbetreibers Condor Ferries geschlossen. Nach der zu erwartenden Zustimmung der Aufsichtsbehörden wird Brittany Ferries eine Minderheitsbeteiligung an Condor Ferries halten. (sh)

Visentini-Rekordfähre für Tramediterranea

Die zur spanischen Armas-Gruppe gehörende Reederei Tramediterranea wird spätestens im Mai 2020 einen Neubau von Cantiere Navale Visentini aus Porto Viro bei Venedig übernehmen.



Am 8. Februar startete die HUMBRIA SEAWAYS ihre erste Reise von Rotterdam nach Immingham. Foto: Rob de Visser

Bei der CIUDAD DE VALENCIA (~29.000/2020) handelt es sich um die mit 203 Metern längste jemals von Visentini gebaute Fähre. Sie wurde im Oktober vergangenen Jahres zu Wasser gelassen und befindet sich derzeit in der Endausrüstung. Da die Arbeiten dem Zeitplan voraus sind, ist auch eine frühere als vertraglich vereinbarte Indienststellung möglich. Die CIUDAD DE VALENCIA ist für den Einsatz auf der Linie von Valencia nach Palma de Mallorca vorgesehen. Sie bietet Platz für maximal 1.000 Passagiere und hat eine Kapazität von 3.300 Lademetern für Fracht. Anders als die beiden ähnlichen, aber etwas kleineren Fähren MARIE CURIE (28.658/2019) und HYPATIA DE ALEJANDRÍA (28.658/2019), die Visentini im vergangenen Jahr an die Reederei Baleària Eurolineas Marítimas ablieferte, verfügt die CIUDAD DE VALENCIA nicht über einen Dual-Fuel-Antrieb, sondern fährt konventionell. Ihre Geschwindigkeit wird mit 23,7 Knoten angegeben. (sh)

Corsica Linea chartert STENA SUPERFAST X

Die Reederei Corsica Linea hat die STENA SUPERFAST X (30.551/2002/SUPERFAST X) von Stena Line gechartert. Zum Einsatz kommen soll die Fähre ab dem Sommer 2020 zwischen Marseille und Algier. Sie wird dann in A NEPITA umbenannt und vor ihrem Einsatz bei der neuen Reederei im Frühjahr noch entsprechend angepasst. So bekommt sie u. a. 158 zusätzliche Kabinen und wird so wieder zu einer Nachtfähre. Daneben werden noch Scrubber für den Umweltschutz installiert. (mb)

Situation im innerfranzösischen Korsika-Fährverkehr

Die französische Fährgesellschaft Compagnie Mériidionale de Navigation, vermarktet als „La Mériidionale“, ist der große Verlierer der Mitte letzten Jahres durchgeführten Ausschreibung diverser Routen von Marseille zur Insel Korsika. Genauer gesagt ging es um den Zuschlag des korsischen Regionalparlaments für staatliche Beihilfen zum Fährbetrieb während einer 15-monatigen Übergangsperiode von Oktober 2019 bis Dezember 2020. Im Anschluss daran sollen Zehnjahreskonzessionen gelten, die aber erst noch vergeben werden müssen. Bisher operierte La Mériidionale mit der GIROLATA (28.417/1995/ARETOUSA) und der KALLISTE (30.718/1993) zwischen Marseille und Ajaccio sowie mit der PIANA (42.180/2011) zwischen Marseille und Bastia. Beide Hauptstrecken gewann der Konkurrent Corsica Linea. Er befährt die Routen und die Linie Marseille-L'Île-Rousse nunmehr exklusiv. La Mériidionale ist seit dem 1. Oktober 2019 auf den Nebenstrecken aktiv. Zum Redaktionsschluss wurde die KALLISTE zwischen Marseille und Propriano und die PIANA zwischen Marseille und Porto Vecchio eingesetzt. Letztgenannte Fähre war 2011 maßgeschneidert für den Einsatz zwischen Marseille und Bastia gebaut worden, so dass der Verlust dieser Linie für La Mériidionale besonders schmerzhaft ist. Da auf den Nebenstrecken keine allzu hohe Passagierkapazität benötigt wird, vercharterte das Unternehmen die GIROLATA für maximal ein Jahr an Grandi Navi Veloci. Im Kampf um die wichtigen Zehnjahreskonzessionen gibt La Mériidionale aber nicht auf. Zur Optimierung des Verkehrs auf den jetzt befahrenen Linien, aber insbesondere vor dem Hintergrund der Abgabe eines Angebots für die anstehende Ausschreibung



Der 118 Meter lange Trimaran BAJAMAR EXPRESS kurz vor dem Stapellauf. Foto: Austal



Der neue Katamaran FJORD FSTR wird in Balamban auf den Philippinen bei Austal zu Wasser gelassen. Foto: Austal



In Ambelaki auf Salamina wird die ehemalige STENA LYNX III für ihre neue Aufgabe als RAPIDLINK JET hergerichtet. Foto: George Koutsoukis



Am 27. Januar, dem ersten Einsatztag für Stena Line, läuft die HATCHE in Rotterdam ein. Foto: Rob de Visser

hat man von DFDS die LIVERPOOL SEAWAYS (21.856/1997/LAGAN VIKING) erworben. Das Schiff lag zum Redaktionsschluss in Odense bei Fayard und soll im April 2020 zur Flotte der Franzosen stoßen. Zusammen mit der wiederkehrenden GIROLATA würde man zum Start der Konzession über vier Schiffe verfügen und könnte die Abfahrtsdichte erhöhen. Der Konkurrent Corsica Linea hat aber zweifellos die bessere Ausgangsposition, da das 2016 aus der SNCM hervorgegangene Unternehmen mittlerweile sieben, in Kürze sogar acht Fähren einsetzen kann. Der kommende Sommerfahrplan sieht die PASCAL PAOLI (35.760/2003) und die VIZZAVONA (30.144/1999/FINNEAGLE) auf der Linie Marseille–Bastia. Die JEAN NICOLI (29.968/1998/PASIPHAË) und die PAGLIA ORBA (29.718/1994) fahren zwischen Marseille und Ajaccio bzw. Porto Vecchio. Von L'Île-Rousse im Nordwesten Korsikas nach Marseille verkehrt die MONTE D'ORO (22.070/1991). DANIELLE CASANOVA (41.447/2002/MEDITERRANÉE) und MEDITERRANÉE (30.985/1989/DANIELLE CASANOVA) operieren zwischen Marseille und Häfen in Tunesien und Algerien. Sie werden dort in wenigen Monaten von der A NEPITA (30.551/2002/SUPERFAST X) unterstützt. (sh)

Neue Route zwischen Italien und Albanien

Die griechische Reederei European Seaways hat im Dezember 2019 eine neue Fährlinie zwischen Brindisi in Italien und dem albanischen Hafen Vlore eröffnet. Das Unternehmen operiert mit Kampfpreisen und bietet die rund vier Stunden dauernde Überfahrt etwa 30 % günstiger als die in diesem Fahrtgebiet konkurrierenden Betreiber an. Zum Einsatz kommt die weit gereiste PRINCE (13.336/1974/PRINSESSAN BIRGITTA), die den überwiegenden Teil ihrer mehr als 45 Dienstjahre im nordeuropäischen Fährverkehr verbrachte und dabei u. a. als KING OF SCANDINAVIA für DFDS Seaways die Strecke Hamburg–Newcastle befuhr. In den letzten Jahren stand der Veteran der Windenergiebranche als Hotelschiff WIND AMBITION zur Verfügung, bevor er nach einem Umbau in 2018 von European Seaways übernommen wurde und auf der Linie Brindisi–Korfu–Igoumenitsa zum Einsatz kam. Im Herbst 2019 führte die PRINCE einen mehrwöchigen Chartereinsatz für Strandfaraskip Landsins (SSL) auf den Färöer-Inseln durch. (sh)

Austal lässt BAJAMAR EXPRESS zu Wasser

Austal Australia in Henderson hat am 4. Februar den ersten von zwei 118 Meter langen Trimaranen für Fred. Olsen Express zu Wasser gelassen. Die für 1.100 Passagiere und 276 Pkw ausgelegte BAJAMAR EXPRESS soll im 2. Quartal 2020 abgeliefert werden und dann zwischen den Kanarischen Inseln Gran Canaria und Teneriffa zum Einsatz kommen. Das Schwesterschiff BANADEROS EXPRESS befindet sich bereits in Bau bei Austal Philippines in Balamban und wird 2021 fertiggestellt. (aw)

Seajets vergrößert Flotte

Die griechische Reederei Seajets hat im Oktober 2019 die OCEAN FLOWER 2 (4.113/1996/STENA LYNX III) übernommen und den bei Incat gebauten Katamaran in RAPIDLINK JET umbenannt. Eigentlich sollte die Schnellfähre, die vorher in Südkorea im Einsatz war und im Juni 2017 an Bridgemans Services verkauft wurde, an Trinidad & Tobago Inter-Island Transportation verchartert werden. Aber dies wurde nicht realisiert, und das Schiff im September 2017 in Chaguaramas auf Trinidad aufgelegt. Am 19. Oktober 2019 ging es am Haken des Schleppers MONTE DA LUZ in der Karibik los und der Schleppzug erreichte am 30. November Griechenland. Im Moment wird der Katamaran auf der Werft in Ambelaki auf Salamina überholt. (aw)

Stena Line chartert HATCHE und QEZBAN

Stena Line hat für die Rotterdam/Europoort–Killingholme-Route von Alternative Transport die beiden in Odense gebauten Ro-Ros HATCHE (29.004/2009/KENT/MAAS VIKING) und QEZBAN (29.004/2010/WESSEX) eingechartert. Die HATCHE ist seit dem 27. Januar im Einsatz und hat die eingecharterte MISIDA (14.100/2007) abgelöst, die am 7. Februar aus der Charter ging. Die QEZBAN absolvierte am 5. März ihre erste Fahrt nach Killingholme. (aw)



FÄHREN Kreuzfahrtnews

von Raoul Fiebig • rf@faehrverein.info

Die neue COSTA SMERALDA zeigt sich auf diesem Bild vom 16. November 2019 auf Probefahrt in den Turkuer Schären dem Fotografen.
Foto: Krzysztof Brzoza

SARS-CoV-2 bringt Kreuzfahrtbranche durcheinander

Die im Dezember 2019 in der chinesischen Provinz Hubei ausgebrochene Coronavirus-Epidemie, ausgelöst durch das zuvor unbekanntes Virus SARS-CoV-2, hat für erhebliche Turbulenzen in der Kreuzfahrtbranche gesorgt. Zahlreiche Reedereien begannen im Januar 2020 zunächst damit, Kreuzfahrten auf dem chinesischen Markt abzusagen, später auch weitere Asien-Reisen. Der Umfang der Änderungen und Absagen sprengt leider völlig den Rahmen dieser FÄHREN-Kreuzfahrtnews.

Am 5. Februar 2020 wurden dann die WORLD DREAM (150.695/2017) von **Dream Cruises** in Hong Kong sowie die DIAMOND PRINCESS (115.906/2004) von **Princess Cruises** im japanischen Yokohama unter Quarantäne gestellt, nachdem auf ersterer ein Passagier und auf dem Princess-Schiff ein auf einer vorherigen Kreuzfahrt gereister Passagier positiv auf SARS-CoV-2 getestet worden waren. Die Passagiere der WORLD DREAM konnten das Schiff am 9. Februar 2020 verlassen, Dream Cruises gab in der Folge bekannt, alle drei Schiffe bis auf weiteres aus der Fahrt zu nehmen.

Insbesondere die DIAMOND PRINCESS geriet in den folgenden Wochen in den Fokus internationaler Schlagzeilen, wurden doch zwischenzeitlich nahezu täglich neue Infektionen an Bord gemeldet, obwohl die Passagiere in ihren Kabinen isoliert worden waren. Mit Stand 21. Februar 2020 galten 634 Personen als infiziert, bis Redaktionsschluss waren vier ältere Passagiere infolge der Infektion verstorben. Die DIAMOND PRINCESS soll voraussichtlich bis Ende April 2020 nicht verkehren.

Schlagzeilen machte auch die „Irrfahrt“ der WESTERDAM (82.862/2004) der Schwestermarke **Holland America Line**. Diese hatte Hong Kong am 1. Februar 2020 zu einer 14-Nächte-Reise verlassen. Nachdem der philippinische Präsident Duterte persönlich ein Anlaufen Manilas untersagt hatte, schloss auch Japan seine Häfen für das Schiff, dessen Reise am 15. Februar 2020 ursprünglich in Shanghai enden sollte, was bereits vor Reisebeginn auf Yokohama geändert worden war. Es folgte eine Odyssee, bei der verschiedene Länder und auch das US-Außengebiet Guam eine Aufnahme des Schiffs ablehnten. Nachdem zunächst eine Einigung mit Thailand zur Ausschiffung der Passagiere in Laem Chabang erzielt, diese kurz darauf jedoch von den thailändischen Behörden widerrufen worden war, erzielten Reederei und US-Regierung – offenbar unter direkter Einflussnahme von Präsident Donald Trump – eine Übereinkunft mit Kambodscha. Die WESTERDAM traf am 13. Februar 2020 in Sihanoukville ein, von wo aus die Passagiere auf Reedereikosten nach Hause geflogen werden sollten. Während zuvor keine SARS-CoV-2-Infektionen an

Bord nachgewiesen werden konnten, wurde eine US-Passagierin auf der Heimreise während eines Zwischenstopps in Malaysia positiv auf das Virus getestet und in ein Krankenhaus gebracht. Die WESTERDAM soll erst am 10. Mai 2020 zu Beginn der Alaska-Saison wieder in Fahrt kommen.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass **Royal Caribbean Cruises** zwei ursprünglich in Asien eingesetzte Schiffe nach Australien bzw. Kalifornien beordert hat, um Gratis-Kreuzfahrten für Helfer der dortigen kürzlichen Naturkatastrophen anzubieten. Die SPECTRUM OF THE SEAS (169.379/2019) von Royal Caribbean International wird von Sydney aus Reisen für Katastrophenhelfer bei den dramatischen Buschbränden in Australien durchführen, die CELEBRITY MILLENNIUM (91.011/2000) der Schwestermarke **Celebrity Cruises** von Los Angeles aus eine Reihe von Kurzreisen anbieten.

Es ist davon auszugehen, dass sich nach Redaktionsschluss zahlreiche weitere Entwicklungen ergeben haben, über die wir dann ggf. in zukünftigen Ausgaben berichten werden.

Aktuelles vom Neubausektor

Im August 2019 hatte die französische Reederei Ponant die Ein-Schiff-Marke **Paul Gauguin Cruises** mit der PAUL GAUGUIN (19.170/1997) übernommen. Am 20. November 2019 orderte Ponant dann bei der Fincantieri-Tochter Vard zwei ~11.000 BRZ große Kreuzfahrtschiffe für Paul Gauguin Cruises zur Ablieferung 2022. Mit Platz für ca. 230 Passagiere sollen sie u.a. über einen Hybridantrieb verfügen.

Am 21. November 2019 feierten die **Holland America Line** und Fincantieri die Kiellegung der zukünftigen RYNDAM am Wertstandort Marghera. Das etwa 100.000 BRZ große Schiff soll im kommenden Jahr in Fahrt kommen.

Die Fincantieri-Werft in Genua-Sestri Ponente lieferte am 14. Januar 2020 mit der SCARLET LADY (108.192/2020) den ersten Neubau für die neue Kreuzfahrtmarke **Virgin Voyages** des britischen Milliardärs Sir Richard Branson ab. Ende März 2020 sollte das Schiff in seinem Basishafen Miami eintreffen, von wo aus – nach zwei kurzen Vorabreisen – am 1. April 2020 die Jungfernkreuzfahrt beginnen soll. Das zweite Schiff der Baureihe, die VALIANT LADY, soll ab Mai 2021 von Barcelona aus im Mittelmeer fahren.

Wenig überraschend musste **Havila Kystruten** im Februar 2020 einräumen, dass – wie schon in Heft 3-19 angedeutet – die



An Bord der DIAMOND PRINCESS, hier am 8. Dezember 2019 auf Reede vor dem japanischen Toba, wurden mehr als 600 SARS-CoV-2-Infektionen festgestellt. Foto: Alpsdake / CC BY-SA 4.0

spanische Barreras-Werft die beiden für den norwegischen Postschiffdienst im Bau befindlichen Schiffe nicht fertigstellen könne und man daher zwei weitere Schiffe bei der Tersan Shipyard im türkischen Yalova bestellt habe. Diese baut bereits das andere von Havila bestellte Schiffsduo. Die nun neu dort beauftragten Schiffe werden jedoch erst Ende 2021 fertig sein. Dies bedeutet, dass die Reederei sich nach vorübergehendem Ersatz umschauen muss – sicher nicht einfach angesichts der sehr speziellen Anforderungen des Liniendienstes entlang der norwegischen Küste.

Der **SeaDream Yacht Club** gab am 2. Dezember 2019 überraschend bekannt, den Neubauftrag bei der Damen-Gruppe (siehe Heft 2-19) für die geplante SEADREAM INNOVATION (~15.600) aufgelöst zu haben. Zu den Hintergründen äußerte sich die Reederei nicht. Man hoffe jedoch, noch in diesem Jahr einen anderen Neubau verkünden zu können.

Am 4. Dezember 2019 legten **Seabourn Cruise Line** und die Bauwerft T. Mariotti bei Ci.MAR in San Giorgio di Nogaro die SEABOURN VENTURE (~23.000/2021) auf Kiel. Das erste Expeditionsschiff der Luxusreederei soll im Juni 2021 in Dienst gestellt werden.

Meyer Turku lieferte am 5. Dezember 2019 die verspätete (siehe Heft 4-19) COSTA SMERALDA (185.010/2019) an **Costa Crociere** ab. Das LNG-Schiff brach am 21. Dezember 2019 von Savona aus zu seiner ersten Kreuzfahrt auf und wurde am 22. Februar 2020 ebenda von Schauspielerin Penélope Cruz getauft. Das Nachfolgeschiff COSTA TOSCANA (~185.000/2021) wurde unterdessen am 11. Februar 2020 in Turku auf Kiel gelegt.

Zwei NASA-Frauen taufte am 7. Dezember 2019 in Fort Lauderdale den **Princess**-Neubau SKY PRINCESS (145.281/2019): Neben Kathryn Hire, die zweimal als Missionsspezialistin im Space Shuttle flog, fungierte die erste Frau im Mission Control Center der NASA, Frances Northcutt, als Taufpatin.

Ebenfalls am 7. Dezember 2019 schwamm die NATIONAL GEOGRAPHIC ENDURANCE (~12.300/2020) für **Lindblad Expeditions** bei der Ulstein Verft in Norwegen auf. Nach erfolgreichen Probefahrten im Februar 2020 sollte das mit einem „X-Bow“ ausgestattete und der Polar Class 5 entsprechende Expeditionsschiff im weiteren Verlauf des ersten Quartals an den Eigner übergeben werden.

Bei MV Werften in Rostock wurde am 9. Dezember 2019 das zweite Schiff der „Global“-Klasse für **Dream Cruises** auf Kiel gelegt. Der ~208.000 BRZ große Neubau soll im ersten Quartal

2022 abgeliefert werden. Anlässlich der Kiellegung kündigten MV Werften und der Mutterkonzern Genting Hong Kong zudem eine neue „Universal“-Klasse an, die zukünftig in Mecklenburg-Vorpommern entstehen soll. Die rund ~88.000 BRZ großen Schiffe sollen u.a. für internationale Hotelmarken betrieben werden und ihnen einen Einstieg in die Kreuzfahrtbranche ermöglichen. Ein Computerbild zeigt zwei Schiffe in den Farben der Genting-eigenen Marken Crystal Cruises und Star Cruises, doch ist unklar, für wen die „Universal“-Klasse letztlich fahren soll. Das erste Schiff soll bis Ende 2022 fertiggestellt sein. Am 21. Dezember verließ zudem die CYRSTAL ENDEAVOR (~19.800/2020) das überdachte MV-Baudock in Stralsund. Das Luxus-Expeditionsschiff soll im Mai 2020 an Crystal Cruises übergeben werden.

Im Hafen von Long Beach taufte US-Fernsehmoderatorin Vanna White am 10. Dezember 2019 die neue CARNIVAL PANORAMA (133.868/2019) von **Carnival Cruise Line**. Indes musste Meyer Turku einräumen, dass sich die Übergabe des nächsten Carnival-Neubaus – des ersten seit vielen Jahren, der nicht bei Fincantieri entsteht – verzögern wird: Die MARDI GRAS (~185.000/2020) wird rund zehn Wochen später fertig. Sie kann damit erst am 14. November 2020 von Port Canaveral aus zu ihrer ersten Kreuzfahrt aufbrechen statt wie ursprünglich geplant am 31. August 2020 von Kopenhagen. Am 24. Januar 2020 schwamm der Neubau im Dock auf.

Die Kleven Verft übergab am 20. Dezember 2019 mit der FRIDTJOF NANSEN (21.765/2019) den zweiten Hybrid-Neubau an **Hurtigruten**. Nach diversen Verzögerungen konnte das Schiff damit früher fertiggestellt werden als zwischenzeitlich avisiert. Die offizielle Jungferreise soll jedoch weiterhin erst am 1. April 2020 beginnen. Schon vorher finden jedoch Kurzkreuzfahrten für geladene Gäste und ab dem 7. März 2020 einige buchbare Reisen ab britischen Häfen statt. Am 22. Januar 2020 gab Kleven zudem bekannt, die kroatische DIV Group, zu der auch die Brodosplit-Werft gehört, plane die Übernahme der Werft, für deren Rettung Hurtigruten zunächst in die Bresche gesprungen war.

Bei Shipyard De Hoop in den Niederlanden lief am 30. Dezember 2019 der Galapagos-Neubau SILVER ORIGIN (~6.000/2020) für **Silversea Cruises** vom Stapel, der bereits im Frühjahr abgeliefert werden soll.

Aurora Expeditions verkündete am 6. Januar 2020 den Namen SYLVIA EARLE (~8.000/2021) für den zweiten Expeditionsneubau aus der Serie der von SunStone Ships bei China Merchants Heavy Industry im chinesischen Haimen bestellten Baureihe. Die Premiere des Schiffs ist für Oktober 2021 in der Antarktis geplant.



Nur zwei Tage nach ihrer Ablieferung lief die SEVEN SEAS SPLENDOR, das jüngste Schiff von Regent Seven Seas Cruises, den Adriahafen Dubrovnik an. Foto: Neven Jerkovic

Mystic Cruises gab am 14. Januar 2020 die Bestellung von vier weiteren Schiffen bekannt, die für die US-Tochter Atlas Ocean Voyages bestimmt sein sollen. Wie schon die WORLD EXPLORER (9.923/2019) und ihre beiden bereits im Bau befindlichen Schwesterschiffe sollen sie bei der WestSea Shipyard in Portugal entstehen und bereits 2022/2023 als WORLD TRAVELLER, WORLD SEEKER, WORLD ADVENTURER und WORLD DISCOVERER in Fahrt kommen. Erstes Schiff bei Atlas Ocean Voyages wird die 2021 abzuliefernde WORLD NAVIGATOR sein. Bei Redaktionsschluss zeichnete sich indes nach der deutlich verspäteten Ablieferung der WORLD EXPLORER auch eine spätere Übergabe der WORLD VOYAGER ab. Die deutsche Mystic-Tochter nicko cruises rechnet nun mit einer ersten Kreuzfahrt im Juli statt am 10. Juni 2020.

Viking (Viking Cruises oder Viking Ocean Cruises mag man nicht mehr heißen) gab am 16. Januar 2020 – wie in Heft 4-19 angekündigt – Details zu den bei Vard bestellten beiden Expeditionskreuzfahrtschiffen bekannt. Zu den Besonderheiten der ~30.150 BRZ großen Schiffe für 378 Passagiere zählt ein „Hangar“ mit integrierter Slipanlage, so dass Reisende verschiedene Exkursionsboote im Schiffsinnern werden besteigen und verlassen können. Die Schiffe werden zudem in der Lage sein, die Großen Seen Nordamerikas zu befahren. Die VIKING OCTANTIS soll im Januar 2022 in der Antarktis debütieren, die erste Reise der VIKING POLARIS ist für August 2022 vorgesehen.

MSC Cruises setzt seine Flottenerweiterung mit atemberaubendem Tempo fort: Am 20. Januar 2020 unterzeichnete das Unternehmen mit Chantiers de l'Atlantique in St. Nazaire den Vertrag über den Bau zweier weiterer Schiffe der „World“-Klasse. Die ~205.000 BRZ großen LNG-Schiffe sollen 2025 und 2027 fertiggestellt werden. Darüber hinaus wurden zwei Absichtserklärungen geschlossen: Zum einen über vier LNG-Schiffe einer neuen Klasse, deren Größe vmtl. mindestens der der „World“-Klasse entsprechen soll und die bis 2030 zur Flotte stoßen sollen. Zum anderen soll auf Basis des „Silenseas“-Designs von Chantiers de l'Atlantique eine Klasse neuartiger Segelschiffe mit starren Hightech-Segeln entwickelt werden, die für die zukünftige Luxusmarke von MSC Cruises bestimmt ist. Mit Platz für rund 300 Passagiere könnten diese ~23.000 BRZ groß sein.

Wie **Aranui Cruises** am 24. Januar 2020 bekanntgab, wird der nunmehr mit ~10.000 BRZ avisierte reine Kreuzfahrt-Neubau, den die Reederei derzeit bei Huanghai Shipbuilding in Shidao bauen lässt (siehe Heft 4-19), den Namen ARAMANA tragen, nicht ARANUI 6, wie zunächst gemeldet. Das Schiff soll in erster Linie 10- bis 12-tägige Marquesas-Kreuzfahrten anbieten.

Bei Chantiers de l'Atlantique in St. Nazaire erfolgte am 29. Januar 2020 der erste Stahlschnitt für das dritte Schiff der „Edge“-Klasse von **Celebrity Cruises**. Dieses wird den Namen CELEBRITY BEYOND (~130.000/2021) tragen, der ursprünglich für das zweite Schiff vorgesehen war, das jedoch nun in diesem Frühling als CELEBRITY APEX in Fahrt kommen wird. Die Ablieferung der CELEBRITY BEYOND ist für Herbst 2021 avisiert.

Die Fincantieri-Werft in Ancona übergab am 30. Januar 2020 den Neubau SEVEN SEAS SPLENDOR (56.182/2020) an den Eigner **Regent Seven Seas Cruises**. Am 21. Februar 2020 wurde das Luxussschiff in Miami von US-Model Christie Brinkley getauft.

Die zur Scenic-Gruppe gehörende Marke **Emerald Waterways** kündigte am 1. Februar 2020 den Bau der für 100 Passagiere ausgelegten Hochsee-Yacht EMERALD AZZURRA an. Für den Neubau sei bereits im Dezember 2019 der Stahlschnitt bei der Ha Long Shipbuilding Company in Vietnam erfolgt. Das Design ähnelt sehr der SCENIC ECLIPSE (17.545/2019) der Schwestermarke Scenic Luxury Cruises & Tours. Anders als diese wird die EMERALD AZZURRA jedoch in erster Linie in Küstengewässern und „Warmwassergebieten“ zum Einsatz kommen, nicht aber auf polaren Expeditionskreuzfahrten. Emerald Waterways ist bislang eine reine Flusskreuzfahrtmarke und erweitert das Portfolio nun mit der Marke Emerald Yacht Cruises. Die Ablieferung der EMERALD AZZURRA ist für Juli 2021 vorgesehen.

Bei der Meyer Werft in Papenburg verließ in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar 2020 mit der IONA (~184.000/2020) der nächste Neubau das Baudock II. Vsl. Ende März soll das zukünftige LNG-Flaggschiff der britischen Reederei **P&O Cruises** die Emspassage absolvieren.

Aktuelle Namens-, Charter- und Eignerwechsel

Anders als noch in Heft 2-19 vermeldet, plant die **Scylla AG** ihren Hochsee-Neuzugang, der derzeit noch als BREMEN (6.752/1990/FRONTIER SPIRIT) für Hapag-Lloyd Cruises fährt, im Sommer 2021 selbst einzusetzen, und zwar unter der Marke Viva Cruises Expeditions. Erst im Südsommer 2021/2022 soll das Schiff, das zudem nun SEAVENTURE statt SEASCAPE heißen wird, in Charter für Polar Latitudes fahren.

Cruise & Maritime Voyages gab am 28. November 2019 bekannt, die PACIFIC DAWN (70.285/1991/REGAL PRINCESS) und die PACIFIC ARIA (55.877/1994/Ryndam) von P&O Cruises Australia erworben zu haben. Erstere wird ab 14. April 2021 als AMY JOHNSON auf



Im Rahmen ihrer Vorstellungstour nach der Übergabe an Virgin Voyages machte die SCARLET LADY am 21. Februar 2020 Station in Dover. Foto: Gernot Eschner

dem britischen Markt fahren, während letztere als IDA PFEIFFER – wie bereits in Heft 4-19 gemeldet - die ASTOR (20.704/1987) bei der deutschen Tochter TransOcean Kreuzfahrten ersetzen und ganzjährig auf dem deutschen Markt fahren wird. Zudem wird Cruise & Maritime die Charter der ASTORIA (16.144/1948/STOCKHOLM) nicht über dieses Jahr hinaus verlängern. Was die Zukunft für das älteste noch aktive Hochseepassagierschiff bringt, das jedoch Anfang der 1990er Jahre komplett entkernt wurde, war bei Redaktionsschluss unbekannt.

Im Hafen von Palma de Mallorca taufte **Aida Cruises** am 30. November 2019 seinen Neuzugang AIDAMIRA (48.123/1999/MISTRAL). Die vormalige COSTA NEORIVIERA war zuvor für rund 55 Millionen Euro in Genua umgebaut – und leider nicht fertig geworden. Nachdem das Schiff die Pier zu einer geplanten Vorpremiere nicht verlassen konnte, musste Aida Cruises auch die Premierenkreuzfahrt nach Kapstadt, die am 4. Dezember 2019 beginnen sollte, kurzfristig absagen. Erst am 23. Dezember 2019 kam das Schiff schließlich in Südafrika in Fahrt.

Costa Crociere übergab im Dezember 2019 wie geplant die COSTA ATLANTICA (85.619/2000) an das neue chinesische Joint-Venture **CSSC Carnival Cruise Shipping Limited**. Das Schiff soll jedoch unverändert unter seinem bisherigen Namen und unter der Marke Costa auf dem chinesischen Markt fahren. Aufgrund der SARS-CoV-2-Epidemie kam es dazu bis Redaktionsschluss jedoch nicht. Costa beorderte das Schiff im Februar 2020 – gemeinsam mit den ebenfalls in China außer Betrieb befindlichen COSTA VENEZIA (135.225/2019), COSTA SERENA (114.261/2007) und COSTA NEOROMANTICA (56.769/1993/COSTA ROMANTICA) – für

Expeditionskreuzfahrten boomen. Setzen viele Veranstalter noch vor wenigen Jahren auf ältere Schiffe und verwiesen darauf, dass sich der Neubau kleiner Expeditions-Spezialschiffe mit 100-200 Betten nicht lohne, stehen in den Auftragsbüchern der Werften für die Jahre 2020-2025 nunmehr 35 Neubauten alleine im Expeditions-Segment. Zwei 2019 neugebaute Schiffe konnte Dr. Ernst Galutschek während ihrer ersten Antarktissaison ablichten. Das Bild **links** zeigt die HONDIUS (6.603/2019) von Oceanwide Expeditions am 16. Dezember 2019 vor der Petermann-Insel, im **rechten** Bild ist die SCENIC ECLIPSE (17.545/2019) einen Tag zuvor vor der Livingston-Insel zu sehen.



Wartungsarbeiten zu Mitsubishi Heavy Industries im japanischen Nagasaki.

Die TUI AG gab am 7. Februar 2020 bekannt, ihre hundertprozentige Tochter **Hapag-Lloyd Cruises** in das gemeinsame Joint-Venture TUI Cruises einbringen zu wollen. An diesem hält Royal Caribbean Cruises 50% der Anteile. Die Luxus- und Expeditionsreisemarke soll dabei erhalten bleiben, der Schritt soll die langfristige Expansion jedoch deutlich erleichtern.

Pleiten, Pech und Pannen

Die LA BELLE DES OCEANS (5.218/1989/OCEANIC GRACE) von **CroisiEurope** lief am Morgen des 25. November 2019 vor Ko Phi Phi, Thailand, auf Grund, konnte trotz Wassereintruchs jedoch aus eigener Kraft den Hafen von Phuket anlaufen. Die 77 Passagiere verließen dort das Schiff, während die LA BELLE DES OCEANS für Reparaturen zunächst vor Ort verblieb und dann nach Singapur verholte.

Am 20. Dezember 2019 kollidierte die CARNIVAL LEGEND (85.942/2002) von **Carnival Cruise Line** beim Anlegen im mexikanischen Cozumel mit dem Heck der CARNIVAL GLORY (110.480/2003). Dabei wurde eines der Hauptrestaurants letzterer in Mitleidenschaft gezogen, während die CARNIVAL LEGEND lediglich kleine Blessuren an der Bugspitze davontrug. Die Reparaturen führte die Reederei im laufenden Betrieb durch.

Windstar Cruises musste kurz vor Weihnachten 2019 einräumen, dass sich die Umbauten dreier Schiffe länger hinziehen als geplant, nachdem bei der Verlängerung und Neumotorisierung der STAR BREEZE (9.975/1989/SEABOURN SPIRIT) bei Fincantieri in Palermo Asbest entdeckt worden war. Dieses muss nun aufwändig entfernt werden. Statt am 20. Februar wird das Schiff nun erst im Mai 2020 wieder in Fahrt kommen. Auch die für den weiteren Verlauf des Jahres geplanten Umbauten der Schwesterschiffe STAR PRIDE (9.975/1988/SEABOURN PRIDE) und STAR LEGEND (9.961/1992/ROYAL VIKING QUEEN) verlängern sich entsprechend.

Die **Holland America Line** musste eine für den 1. Februar 2020 geplante Karibik-Kreuzfahrt der NIEUW AMSTERDAM (86.273/2010) mit zwei Wochen Vorlauf absagen. Das Schiff verholte stattdessen zur Grand Bahama Shipyard in Freeport, wo eine der Antriebsgondeln vom Typ Azipod VO ausgetauscht wurde. Am 8. Februar 2020 konnte die NIEUW AMSTERDAM planmäßig zu ihrer nächsten Reise aufbrechen.





FÄHREN Küstenschifffahrt

von Stefan Hefter • sh@faehrverein.info

REEPERBAHN, HARMONIE, WILHELMSBURG und OORTKATEN sind Hadag-Fähren vom „Typ 2000“. Sie werden bald von den ersten Schiffen der neuen, umweltfreundlichen Serie „Typ 2030“ unterstützt. Foto: Stefan Hefter

Doeksen-Neubauten vor dem Start

Die Rederij Doeksen, die mit unterschiedlichen Fährschiffstypen Liniendienste zwischen Harlingen und den friesländischen Inseln Vlieland und Terschelling betreibt, steht vor dem Abschluss eines ambitionierten Neubauprojekts. Am 8. April 2016 hatten die Niederländer der zur Triyards Holding aus Singapur gehörenden Strategic Marine im vietnamesischen Vung Tau den Auftrag erteilt, zwei kombinierte Passagier-/Frachtkatamarane mit LNG-Antrieb zu bauen. Auf einer Länge von rund 70 Metern und einer Breite von 17 Metern sollen sie über eine Kapazität von 700 Passagieren und 66 Autos verfügen. Für den Frachtverkehr sind 120 Lademetre an Bord der etwa 14 Knoten schnellen Aluminiumfahrzeuge vorgesehen. Die Ablieferung war für den April 2018 vereinbart. Nach einer Serie von Pleiten, Pech und Pannen konnte dieser Termin jedoch nicht einmal ansatzweise eingehalten werden. Zwischenzeitlich war eine Stornierung des Auftrags für die beiden parallel in Vietnam entstehenden Schwesterschiffe nicht unwahrscheinlich. Erst im Januar 2019 wurden die Fähren in Vung Tau aus der Schiffbauhalle gefahren, einige Tage später auf die Namen WILLEM BARENTSZ (Bj. 2020) und WILLEM DE VLAMINGH (Bj. 2020) getauft und dann zu Wasser gelassen. Nach einer witterungsbedingten Verzögerung erfolgte die Verladung der beiden Katamarane auf das Halbtauchertransportschiff SUN RISE (22.499/2012). Am 8. März 2019 startete die Überführung in die Niederlande. Die Reise führte rund um das Kap der Guten Hoffnung und dauerte etwa zweieinhalb Monate. Am 27. Mai 2019 traf die SUN RISE auf der Reede von Den Helder ein. Nach der Entladung wurden die beiden Neubauten mit Hilfe von sechs Schleppern nach Harlingen verholt und im Nieuwe Industriehaven an der Pier des Unternehmens Nesta Shipping festgemacht. Dort sollte in den folgenden Monaten die Endausrüstung erfolgen. Zunächst musste jedoch eine erneute Verzögerung des Projektes bekannt gegeben werden. Auf der langen und regenreichen Überführungsreise hatten beide Katamarane schwere Wasserschäden erlitten. Bodenbeläge und Unterböden waren ebenso zerstört wie viele empfindliche Aufzugskomponenten in den Aufzugsschächten. Die Instandsetzungsarbeiten, die von regionalen Unternehmen durchgeführt wurden, hatten einen erheblichen zeitlichen Aufwand zur Folge. Zudem konnte während zweier Hitzewellen

im Sommer 2019 an Bord nicht gearbeitet werden. Der Plan, beide Schiffe zum Jahreswechsel 2019/2020 in Fahrt zu bringen, war hinfällig. Als neuer Termin wurde der April 2020 genannt. Wird er eingehalten, dann würden die beiden LNG-Neubauten exakt zwei Jahre nach der ursprünglichen Planung ihren Dienst aufnehmen. Bis dahin operiert die Rederij Doeksen mit einem bunten Mix unterschiedlichster Fährtonnage auf ihren Routen. Zum Einsatz kommen die konventionellen Auto-/Passagierfähren FRIESLAND (3.583/1989) und MIDSLAND (1.812/1974/RHEINLAND), die kombinierte Passagier-/Frachtkatamaranfahre VLIELAND (2.726/2005), der Frachtkatamaran NOORD NEDERLAND (361/2002) und die beiden Passagierkatamarane TIGER (660/2002/JET STREAM) und KOEGELWIECK (439/1992). Außerdem verfügt das Unternehmen gemeinsam mit Vlieland Maritiem Vervoer über das für zwölf Fahrgäste ausgelegte Schnellboot ZEEHOND (Bj. 2011), das als „Waddentaxi“ vermarktet wird. Nach der Infahrtsetzung der WILLEM BARENTSZ und der WILLEM DE VLAMINGH soll zumindest die MIDSLAND aus dem Verkehr genommen werden.

ÆrøXpressen startet Fährverkehr

Am 1. Dezember 2019 hat der neue dänische Fährbetreiber ÆrøXpressen den Verkehr auf der Linie von Rudkøbing auf der Insel Langeland nach Marstal auf der Insel Ærø aufgenommen. Unter großer Anteilnahme der örtlichen Bevölkerungen wurde der Neubau ÆRØXPRESSEN (600/2019) zuvor in den beiden Häfen vorgestellt und am 30. November 2019 in Marstal getauft. Die 49,4 Meter lange Fähre verfügt über eine Kapazität von 196 Passagieren und 32 Autos. Sie entstand bei der Hvide Sande Shipyard, wobei der Kasko vom lettischen Unternehmen ASK Enterprise aus Riga zugeliefert wurde. Das Antriebssystem besteht aus einer umweltfreundlichen Hybridlösung, die neben Elektromotoren auch Dieselaggregate zur Stromerzeugung umfasst. Der Einsatz innerhalb der Häfen soll vollelektrisch erfolgen. Die Flensburger Förde Reederei Seetouristik (FRS) ist nach dem Abschluss eines Management-Servicevertrags Partner der Dänen und für die technische Betreuung, das Crewing, das Marketing und das Buchungssystem verantwortlich. In der Hochsaison sind bis zu sieben tägliche Abfahrten in jede Richtung vorgesehen.



Die beiden Doeksen-Neubauten WILLEM DE VLAMINGH (links) und WILLEM BARENTSZ (rechts) trafen Ende Mai letzten Jahres in den Niederlanden ein und werden seitdem endausgerüstet. Foto: Stefan Hefter

ROMOEXPRESS verspätet in Dienst gestellt

Die Reederei Rømø-Sylt-Linie, eine Tochtergesellschaft der Flensburger Förde Reederei Seetouristik, hat zum Ende des vergangenen Jahres den Fährverkehr zwischen Havneby und List mit der Doppelendfähre ROMOEXPRESS (3.423/1991/TRESFJORD) verstärkt. Das als „RömöExpress“ vermarktete Schiff kommt an der Seite der etablierten SYLT EXPRESS (3.652/2005) zum Einsatz. Anfang September 2019 übernahm die Rømø-Sylt-Linie die Fähre im norwegischen Molde vom Verkäufer Fjord 1. Kurz danach startete die ehemalige TRESFJORD ihre bis dahin längste Reise, die sie einmal quer über die Ostsee nach Estland führte. Auf der Tallinn Shipyard stand die Durchführung umfangreicher Modernisierungsarbeiten in den Passagiereinrichtungen, den Besatzungsunterkünften, der Küche und der Brücke auf dem Programm. Außerdem mussten diverse Umbauten erledigt werden, um das Schiff den Anforderungen des neuen Fahrtgebiets und insbesondere der Hafenanlagen in Havneby und List gerecht zu werden. Die Tallinn Shipyard gehört zur BLRT Grupp, genauso wie die Fiskerstrand Verft, auf der die Fähre im Jahr 1991 entstand. Ursprünglich sollte die ROMOEXPRESS am 4. November 2019 auf ihrer neuen Route in Dienst gestellt werden, doch die Arbeiten dauerten länger als geplant. Erst am 1. November 2019 konnte die Fähre die Werft verlassen. Unglücklicherweise traten auf der Überfahrt nach Deutschland technische Schwierigkeiten auf. Am 4. November 2019 passierte das Schiff den Nord-Ostsee-Kanal, und am Abend desselben Tages erreichte es erstmals das dänische Havneby. Hier machte man sich umgehend an die Arbeit und versuchte, die Maschinenprobleme zu beseitigen. Der Ausfall des medienwirksam angekündigten und daher fest eingeplanten zweiten Schiffes kam für die Sylter und die Touristen zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, da der Hindenburgdamm im November 2019 wegen Bauarbeiten an Werktagen gesperrt wurde und keine Züge zwischen Niebüll und Westerland verkehren konnten. Neben dem Luftverkehr war der Seeweg nunmehr die einzige Möglichkeit die Insel zu erreichen. Die Reederei reagierte auf die Situation und ließ die SYLT EXPRESS quasi non-stop rund um die Uhr bis auf eine kurze Pause in der Nacht verkehren. Es dauerte bis zum 12. November, ehe die ROMOEXPRESS den Fährdienst aufnehmen konnte. Als eine von bislang nur wenigen Fähren an der deutschen Küste verfügt sie über einen LNG-Antrieb und ist damit im sensiblen Fahrtgebiet Wattenmeer besonders umweltfreundlich unterwegs. Sie bietet Platz für 345 Passagiere, denen ein geräumiger Salon, ein Travel Value Shop und ein Fahrstuhl zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sind vier Freidecks vorhanden, auf denen Strandkörbe aufgestellt wurden. Die rund 97 Meter lange und 15 Meter breite ROMOEXPRESS kann maximal 127 Autos befördern. Dies bedeutet für die Fährlinie eine Steigerung der Frachtkapazität von 150 %. Besonders erwähnenswert ist auch das neue Restaurantkonzept, für dessen Umsetzung der bekannte Sylter Gastronom Jürgen Gosch gewonnen werden konnte. Er ist mit einem „Gosch Restaurant“ erstmals auf einer Fähre präsent, an Land aber bereits an 27 Standorten in ganz Deutschland vertreten.



Auch nach der Indienststellung der beiden Neubauten bleibt die FRIESLAND das größte Schiff in der Flotte der Rederij Doeksen. Das Bild zeigt die Fähre am 19. Juni 2019 vor Terschelling. Foto: Torsten Noelting

Zudem hat er Filialen an Bord mehrerer Kreuzfahrtschiffe der TUI Cruises-Flotte eröffnet.

Am Nachmittag des 3. Dezember 2019 entstand an Bord der SYLT EXPRESS ein technischer Defekt, infolge dessen die Fähre den Anleger von List auf Sylt nicht verlassen konnte. Eine mehrstündige Unterbrechung des Liniendienstes war die Folge.

Ehemalige JÜRGENSBY wieder in Fahrt

Das bei einem verheerenden Brand in der Nacht zum 4. Juli 2017 schwer beschädigte Fahrgastschiff JÜRGENSBY (214/1966) der Flensburger Reederei Ketelsen ist im vergangenen Jahr in Polen wieder in Dienst gestellt worden. Nach der fast zweijährigen, in einem trostlosen Zustand in Flensburg verbrachten Auftriebszeit wurde der Havarist vom Schlepper FLEMHUDE (119/1962) am 17. Mai 2019 auf den Haken genommen und ins polnische Seebad Władysławowo (Großendorf) überführt. Die dringend notwendigen, umfangreichen Instandsetzungsarbeiten dauerten mehrere Wochen. Nach deren Abschluss verholte das Schiff auf das Frische Haff und verkehrte dort bis zum Ende der Saison im Fährverkehr zwischen den Häfen Tolkmicko und Krynica Morska.

Beinahe-Havarie auf der Kieler Förde

Die Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) kämpft weiter mit den technischen Schwierigkeiten ihrer aus den achtziger Jahren stammenden Flotte. Am 5. Februar 2020 erlitt die STRANDE (266/1984) auf der Fahrt von Kiel nach Laboe einen Ausfall der Maschine. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Schiff vor dem Hafen von Möltenort. Eine Notankerung war erforderlich, um einen Kontakt mit dem Anleger zu vermeiden. Die Passagiere an Bord der Fähre blieben unverletzt. Der Verkehr auf der Kieler Fördefährlinie F1 war für den Rest des Tages unterbrochen. Die STRANDE musste zur Durchführung der Reparaturarbeiten zum Kieler Bahnhofskai zurückgeschleppt werden. In den letzten Jahren wurde wiederholt über technisch bedingte Ausfälle im Fährverkehr auf der Kieler Förde berichtet. Die fehlende Zuverlässigkeit der eingesetzten Tonnage war ein Grund für die Vergabe eines Neubaufauftrags der städtischen Gesellschaft an die niederländische Werftgruppe Holland Shipyards. Bis zu fünf umweltfreundlich angetriebene Fähren werden an deren Standort Hardinxveld für die SFK entstehen, wobei sich die erste von ihnen bereits in der Endausrüstung befindet und im Mai als GAARDEN (Bj. 2020) den Dienst aufnehmen soll.

Rendsburger Schwebefähre entsteht in Brake

Ende des Jahres 2018 erhielt die Hermann Maschinenbautechnologie den Auftrag zum Bau der neuen Rendsburger Schwebefähre. Es war davon auszugehen, dass der Nachbau der am 8. Januar 2016 infolge einer Kollision mit dem Küstenmotorschiff EVERT PRAHM (1.598/1996) irreparabel beschädigten und unter Denkmalschutz stehenden Vorgängerin am Stammwerk des Unternehmens im bayerischen Weiden entstehen würde. Der Transport vom Süden in den Norden



Ein Bild aus besseren Tagen: die CAPRIVI 93 als Hotelschiff in Vitte. Mittlerweile ist das ehemalige DDR-Seebäderschiff abgewrackt. Foto: Heino Sehlmann

Deutschlands wäre dann über Flüsse, Kanäle und Straßen erfolgt. Jetzt steht fest, dass es komfortabler gehen wird. Anfang 2020 überraschte die Hermann Maschinenbautechnologie mit der Nachricht, einen alten Schiffbaubetrieb übernommen zu haben. Dabei handelt es sich um die seit einigen Jahren stillgelegte Lühring-Werft in Brake an der Unterweser. Da Hermanns bayerische Standorte aufgrund des sehr guten Auftragsbestands ausgelastet sind und das Unternehmen in Norddeutschland in der Vergangenheit mit großen Aufträgen im Bau von Schleusenanlagen erfolgreich war, ergibt die Investition einen Sinn, gerade auch vor dem Hintergrund, dass die genannten Wasserbauwerke immer größer werden und die benötigten Teile sich nicht mehr so einfach auf Straße und Schiene transportieren lassen. Dem Vernehmen nach suchten die Weidener schon länger eine Möglichkeit, direkt am Wasser produzieren zu können. Von der Hermann Maschinenbautechnologie stammen u. a. wichtige Teile der Schleusenanlagen in Bremerhaven, Wilhelmshaven, Harburg und Brunsbüttel sowie das mit dem deutschen Architekturpreis ausgezeichnete Sturmflut-Sperrwerk in Greifswald. Der Auftrag für die neue Rendsburger Schwebefähre, die im Juli 2020 einsatzbereit sein soll, wird als einer der ersten auf dem neuen Areal abgewickelt werden. Das Unternehmen plant die Neueinstellung von bis zu 50 Mitarbeitern in Brake. Der Kauf der Werft und die Aufrüstung des Maschinenparks sollen Kosten in Höhe von rund zehn Millionen Euro verursachen.

Verschrottung der CAPRIVI 93

Kurz vor dem Ende des vergangenen Jahres wurde das Schicksal eines Fahrgastschiffes mit einer bewegten Geschichte besiegelt. Die Karriere der CAPRIVI 93 (328 BRT/1963/SEEBAD WUSTROW) begann im Jahr 1963. Das knapp 39 Meter lange, rund acht Meter breite und 1,85 Meter tief gehende Schiff entstand auf der Magdeburger Schiffswerft Edgar Andre. Es wurde im Februar 1964 als SEEBAD WUSTROW vom Stralsunder VEB Weisse Flotte in Dienst gestellt und danach im Wesentlichen für Küstenfahrten genutzt. Das Seebäderschiff hatte zunächst eine Kapazität für 184 Passagiere. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde aus dem Volkseigenen Betrieb eine GmbH. Die SEEBAD WUSTROW blieb zwar in der Flotte, wurde aber nur noch selten eingesetzt. Im Jahr 1993 entschied das Unternehmen, die nautischen Instrumente und die Maschinen auszubauen und das Schiff dem Verein Hiddenseer Inseljugend als stationäre Jugendbegegnungsstätte zu überlassen. Maßgeblichen Anteil daran hatte die damalige Bundesfamilienministerin Angela Merkel (CDU), die Fördermittel in Höhe von 110.000 DM zur Verfügung stellte. Das nun in CAPRIVI 93 umbenannte ehemalige Seebäderschiff wurde nach Hiddensee geschleppt und außerhalb des kommunalen Hafens von Vitte an einer Pier vertäut. Im Jahr 2001 übernahm ein Investor das Schiff und nutzte es als schwimmendes Hotel und Gaststätte. Aus noch immer ungeklärter Ursache kam es am 25. November 2010 zu einem Wassereintritt, in Folge dessen die CAPRIVI 93 auf den Grund des Boddens sank. Lediglich die Aufbauten ragten seitdem noch aus dem Wasser hervor. Da der Eigner keine Maßnahmen zur



Das Kieler Fördeschiff STRANDE hatte Anfang des Jahres einen Maschinenausfall. Foto: Andreas Wörteler

Sicherung bzw. zur Bergung treffen konnte, wurden regelmäßige Kontrollen seitens der Behörden hinsichtlich des Zustands des Wracks durchgeführt. Im Oktober 2019 stellten Taucher mehrere Löcher im Rumpf fest. Da das Schiff aufgrund der massiven Schäden spätestens im nächsten Eiswinter auseinanderbrechen drohte, veranlasste das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund schließlich die Bergung. Der ursprüngliche Plan, die CAPRIVI 93 zu heben und zum Abwracken zu schleppen, wurde schnell verworfen, da der Rumpf zu marode war. Übrig blieb nur die Möglichkeit, das Schiff vor Ort in seine Einzelteile zu zerlegen und diese mit einer Schute zum finalen Abbruch zu transportieren. Ende Dezember 2019 waren die Arbeiten erledigt.

Neue Fähren für die Hadag

Die zum stadt-eigenen Hamburger Hochbahn-Konzern gehörende Reederei Hadag profitiert von der politischen Absicht, den öffentlichen Personennahverkehr ab sofort deutlich zu stärken. Die Hansestadt wird bereits kurzfristig massiv in den Ausbau der Fährlinien investieren. Insbesondere die aufkommensstärkste Route im Hafen, die Linie 62 zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und Finkenwerder, soll ausgebaut werden. Hier gab es in der Vergangenheit immer wieder Probleme mit überfüllten Schiffen, so dass an den Anlegern wartende Fahrgäste nicht mehr zusteigen konnten. Des Weiteren waren zu viele Fahrtausfälle zu verzeichnen. Allein 1.000 Abfahrten konnten im Juni und Juli des letzten Jahres nicht durchgeführt werden. Die Ursache hierfür lag in einem Personalmangel, der jedoch mittlerweile behoben wurde, da die Hadag neue Schiffsführer einstellte. Es arbeiten nunmehr rund 100 Mitarbeiter im Unternehmen. Hinsichtlich der Linie 62 sind mehrere Maßnahmen aktuell in Planung bzw. sollen geprüft werden. Eine davon ist die Verdichtung des Fahrplantaktes von 15 auf 10 Minuten. Dies würde den Einsatz zusätzlicher Fähren erfordern. Die Hadag gab bekannt, dass sie auf dem Markt bereits intensiv nach geeigneter Gebrauchttonnage sucht, bislang jedoch ohne Erfolg. Darüber hinaus wird von Pendlern immer häufiger der Wunsch geäußert, neben der eigentlichen Linie eine zusätzliche Expresslinie einzurichten. Während die Fähren zwischen Finkenwerder und den Landungsbrücken derzeit vier Zwischenstopps einlegen, soll die Expressfähre unterwegs nur einmal halten, und zwar in Neumühlen. Ferner wird ein verpflichtender Ausstieg aller Passagiere in Finkenwerder diskutiert, um so den dort zusteigenden Fahrgästen die Möglichkeit eines Sitzplatzes zu geben. Derzeit kann es zu Stoßzeiten passieren, dass in Finkenwerder die meisten Sitzplätze besetzt sind, da viele Touristen auf der Elbinsel nicht aussteigen, sondern die Tour für eine bequeme und günstige Art der Hafenumrundung nutzen. Letztendlich ist aber klar, dass eine Erhöhung der Qualität des Angebots gerade auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Steigerungen bei den Passagierzahlen ohne eine Aufstockung der Flotte nicht möglich sein wird. Aufgrund dessen hat die Hadag die Ausschreibung für den Bau dreier neuer Fähren mit der Option auf weitere vorbereitet und präsentierte erste Modelle im Dezember 2019. Die für 250 Fahrgäste ausgelegten Neubauten sollen mit



Die SPIEKEROOG IV kann im Gegensatz zu den reinen Personenfähren SPIEKEROOG I und SPIEKEROOG II auch Fahrzeuge befördern. Foto: Torsten Noelting

einer Länge von rund 33 Metern etwas länger ausfallen als die Einheiten des etablierten „Typs 2000“ und deren modifizierte Nachfolger vom „Typ 2020“. Optisch ähneln sie den beiden Typen auf den ersten Blick. Betrachtet man sie jedoch im Detail, werden schnell deutliche Unterschiede klar. So betritt man beim Antriebskonzept eindeutig Neuland. Zunächst sollen die Fähren als Plug-In-Hybrid-Schiffe konzipiert werden. Dabei werden die Batterien der Fahrzeuge nachts an der Hadag-Betriebsanlage in Altona aufgeladen. Mit der zur Verfügung stehenden Kapazität soll am folgenden Tag ein möglichst großer Teil des Einsatzes elektrisch absolviert werden. Für den gesamten Betrieb wird die Batteriekapazität jedoch nicht ausreichen. Daher ist die Installation eines sogenannten „Range-Extenders“ notwendig. Diese Funktion wird zunächst ein Dieselgenerator übernehmen. In einem zweiten Schritt sollen die genannten Anlagen wieder ausgebaut und durch Wasserstoff- und Brennstoffzellensysteme ersetzt werden, die jedoch erst genehmigt werden müssen. Danach soll der aus Windenergie gewonnene Wasserstoff in großen Druckgasflaschen über die Rampen auf das Schiff gerollt werden. Sind die Druckgasflaschen leer, werden sie einfach durch volle ausgetauscht, so dass auf ein aufwendiges Betanken verzichtet werden kann. Wasserstofftechnik und Brennstoffzellen werden ihren Platz im Außenbereich der Fähren am Heck hinter dem Ruderhaus haben. Läuft alles nach Plan, steht am Ende ein emissionsfreier Fährbetrieb. Interessante Veränderungen gegenüber der bislang eingesetzten Tonnage betreffen auch die Passagierbereiche. Um die obligatorischen Staus beim Ein- und Aussteigen zu vermeiden, gelangt der Fahrgast nach dem Betreten des Schiffes nicht etwa direkt in den Salon oder auf die zum Oberdeck führenden Treppen, sondern erst einmal auf ein überdachtes Außendeck, von dem aus er wiederum in den Salon und von dort aus über die breite, innenliegende Treppe auf das Oberdeck gehen kann. Das Außendeck dient darüber hinaus als Abstellbereich für Fahrräder. Eine wesentliche Veränderung wird dem Passagier im Fahrgastraum sofort auffallen: Der Blick nach vorn entfällt. Es gibt keine Fenster mehr in Fahrtrichtung. Des Weiteren existieren keine Kioske mehr. Getränke können an einem Automaten erworben werden. Die Bestuhlung kommt eher spartanisch daher. Man nimmt auf Stahlsitzen Platz. Die Hadag begründet den Verzicht auf Polster mit den gestiegenen Sicherheitsauflagen. Tische gibt es nicht mehr. Nach und nach sollen auch die Bestandsschiffe an das neue Innenraumkonzept angepasst werden. Erste Umbauten sind bereits erfolgt. Dadurch erhöhte sich z. B. die Passagierkapazität an Bord der ÖVELGÖNNE (Bj. 2006) auf 380 Personen. Der Ausbau des Kiosks vergrößerte zudem die Stellfläche für Fahrräder und Kinderwagen. Die europaweite Ausschreibung für den Bau der ersten drei Schiffe der neuen Serie vom „Typ 2030“ soll im Frühjahr 2020 erfolgen. Mit dem Einsatz des ersten Neubaus ist Ende 2021 zu rechnen. Neben der Optimierung des bestehenden Angebots prüft die Hadag derzeit auch eine Erweiterung des Fährverkehrs, beispielsweise mit einer neuen Linie nach Wilhelmsburg.

HALUNDER JET erfolgreich, aber nicht mehr ab Wedel

Die FRS Helgoline, eine Tochtergesellschaft der Flensburger Förde Reederei Seetouristik, hat eine überaus positive Bilanz der Helgoland-Fahrten mit dem Hochgeschwindigkeitskatamaran HALUNDER JET (1.223/2018) gezogen. Der vor zwei Jahren in Dienst gestellte Neubau schließt nicht nur an den Erfolg des Vorgängers an, sondern übertrifft ihn sogar bei Weitem. Rund 97.000 Fahrgäste buchten in der vergangenen Saison eine Fahrt. Damit liegt die Auslastung des Schiffes bei 81%. Doch nicht überall war die Reederei mit dem Ergebnis zufrieden. So erwies sich der Halt in Wedel als unrentabel und wurde jetzt aus dem Fahrplan genommen. Das Aus hatte sich in den letzten Jahren bereits angekündigt. Seit 2015 wurde der Anleger vor dem legendären „Willkomm-Höft“ dienstags und donnerstags schon nicht mehr angelaufen. Trotz umfangreicher Bemühungen seitens der Stadt und der Reederei blieben die Fahrgastzahlen von und nach Wedel unter den Erwartungen. Darüber hinaus verzichtete die FRS Helgoline zum Jahreswechsel 2019/2020 auf die Durchführung der Winterfahrten mit dem HALUNDER JET. Der Katamaran musste aufgrund von Garantiearbeiten gedockt werden und stand nicht zur Verfügung. Die Reederei hat eine Wiederaufnahme dieser Fahrten für den kommenden Jahreswechsel aber bereits angekündigt. Seit dem 14. März 2020 befindet sich der HALUNDER JET wieder im Liniendienst zwischen Hamburg, Cuxhaven und Helgoland. Die Saison dauert bis zum 1. November 2020.

SPIEKEROOG IV auf Grund gelaufen

Eine rätselhafte Havarie ereignete sich am 6. Januar 2020 im niedersächsischen Wattenmeer. Das kombinierte Passagier-/Frachtfährschiff SPIEKEROOG IV (299/1979/PELLWORM I) der Reederei Nordseebad Spiekeroog lief auf der Fahrt von der ostfriesischen Insel zum Festlandshafen Neuuharlingersiel in der Fahrwinde auf Grund. Alle Versuche, das Schiff wieder frei zu bekommen, scheiterten. Auch die zur Hilfe geeilte NEUHARLINGERSIEL (Bj. 2000) der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) konnte die Kombifähre nicht bewegen. Folglich mussten die 140 Fahrgäste sieben Stunden warten, ehe das Schiff mit der nächsten Flut wieder aufschwimmen konnte. Die Beteiligten machten aus der Situation das Beste. Solange der Vorrat reichte, stellte die Besatzung Speisen und Getränke kostenlos zur Verfügung. Der Kapitän lud interessierte Passagiere auf die Brücke ein. Nachdem sich der Havarist befreit hatte, wurden alle Schiffe angewiesen, die Stelle, an der die Fähre stecken geblieben war, zu umfahren. Einige Tage später untersuchte ein Peilschiff den Ort des Geschehens, fand aber weder Untiefen noch Hindernisse, so dass die Strecke wieder komplett frei gegeben werden konnte. Da keine ungewöhnlichen Wind- oder Wettermeldungen vorlagen, blieb die Ursache der Havarie der SPIEKEROOG IV unklar.

Baltrum-Linie bestellt neue Fähre

Die zwischen der ostfriesischen Insel Baltrum und dem Festlandshafen Neßmersiel derzeit mit vier Fähren operierende Reederei Baltrum-Linie hat die in Oldersum an der Ems ansässige Schiffswerft Diedrich mit dem Bau eines neuen Fährschiffs beauftragt. Bei dem rund 53 Meter langen und 12,2 Meter breiten Fahrzeug, das im Herbst 2021 abgeliefert werden soll, handelt es sich um eine Frachtfähre, deren künftige Aufgabe die Versorgung der Insel sein wird. Derzeit hat in Neßmersiel die Umgestaltung und Erweiterung des Hafens begonnen. Neben Maßnahmen, die dem Küstenschutz und dem Tourismus dienen, ist auch die Schaffung eines weiteren Liegeplatzes vorgesehen, an dem der Frachtverkehr mit dem neuen Schiff abgewickelt werden soll. Der Bau der Fähre wird an zwei Orten erfolgen. Die Diedrich-Werft, deren Gesellschafterin die Baltrum-Linie ist, hat die Fertigung des Stahlrumpfes als Unterauftrag an die ehemals als Nordseewerke firmierende Fosen Yard Emden vergeben. Im Herbst 2020 soll der Kasko dann zur Fertigstellung und Endausrüstung nach Oldersum geschleppt werden. Nach der Indienststellung des Neubaus wird das dann 55 Jahre alte kombinierte Fahrgast-/Frachtschiff BALTRUM II (123/1966) die Flotte der Baltrum-Linie verlassen.

Name	Neuer Name	von	an	Bemerkungen
Ro-Ro				
AEOLOS KENTERIS 1	V	Anen Lines		ex HSC AEOLOS EXPRESS (2000)
BAIE DE SEINE	C SIRENA SEAWAYS	Brittany Ferries	DFDS	Rücklieferung nach Charterende
CIUDAD DE CÁDIZ	V VENEZIA	Trasmediterránea	Grimaldi Lines	
FERRY TSURUGI	V HERMES	Nankai Ferry	Kerkyra Seaways	
FESTOS PALACE	N KYDON PALACE	Minoan Lines		
GOLDEN BRIDGE	C	FRS Iberia	A-Ships Management	Rücklieferung nach Charterende
GOTLAND	N DROTEN	Destination Gotland		Baujahr 2003
HEDY LAMARR	C	Baleària	Caronte & Tourist	
IONIAN SKY	V	Comber Shipholding	Abbrecher in der Türkei	ex SAPPORO MARU (1974)
KAIARAH	V	Stena Finance	Kiwirail Interislander	ex DAWN MERCHANT (1998)
MYKONOS PALACE	N FESTOS PALACE	Minoan Lines		
NISSOS CHIOS	B BLUE STAR CHIOS	Hellenic Seaways	Blue Star Ferries	Tausch im Konzern
NISSOS MYKONOS	B BLUE STAR MYKONOS	Hellenic Seaways	Blue Star Ferries	Tausch im Konzern
SIRENA SEAWAYS	B	DFDS		Karlshamn – Klaipeda
STELIOS FILIAGKOS	V FAROS	Thassos Link	Jadrolinija	
STENA SUPERFAST X	C A NEPITA	Stena RoRo	Corsica Linea	Marseille – Algier
THEOFILOS	V	Anen Lines	Abbrecher in der Türkei	ex NILS HOLGERSSON (1975)
THJELVAR	N GOTLAND	Destination Gotland		Baujahr 2019
TRANS-ASIA 9	V	Trans-Asia Shipping Lines		Verkauf zum Abbruch
VISBORG	N VISBY	Destination Gotland		Baujahr 2018
VISBY	N VISBORG	Destination Gotland		Baujahr 2003
VRONSKIY	C	Trasmediterránea	FRS Iberia	Motril – Melilla
Ro-Ro				
ALF POLLAK	C	DFDS	Onorato	Rücklieferung nach Charterende
BORE BANK	V AKRANES	Bore	Smyril Line	Hirtshals – Thorlakshöfn
BORE BAY	C	Bore	Sea-Cargo	
CLIPPER PENNANT	C	Seatruck Ferries	P&O Ferries	Liverpool – Dublin
CLIPPER RANGER	V CTMA VOYAGEUR II	Seatruck Ferries	CTMA	
ELISABETH RUSS	C	Ernst Russ Maritime	Trasmediterránea	Algeciras – Tanger Med
FADIQ	C	GRNF Denizcilik	DFDS	
HATCHE	C	Alternative Transport	Stena Line	Rotterdam (Europoort) – Killingholme
LEEVSTEN	C	Siem RoRo	Cotunav	
MAESTRO SUN	C	Maestro Shipping	Transprocon	Oktober 2019 – Januar 2020
MAESTRO UNIVERSE	C	Maestro Shipping	Inter Shipping	Verlängerung bis Mai 2020
MISANA	C	Stena Line	Godby Shipping	Rücklieferung nach Charterende
MISIDA	C	Stena Line	Godby Shipping	Rücklieferung nach Charterende
MISTRAL	C	Godby Shipping	Canary Bridge Seaways	Huelva – Kanarische Inseln
MN PELICAN	C	Maritime Nantaise MN SAS	Brittany Ferries	
PAQIZE	C	CTN	Alternative Transport	Rücklieferung nach Charterende
QEZBAN	C	Alternative Transport	Stena Line	Rotterdam (Europoort) – Killingholme
SEVERINE	C	CidN Cobelfret	Grendi Trasporti Marittimi	12 Monate
STENA FORETELLER	C	DFDS	Stena RoRo	Rücklieferung nach Charterende
STENA FORETELLER	C	Stena RoRo	Irish Ferries	Dublin – Holyhead (Wertvertretung)
SUPER-FAST BALEARES	C	Trasmediterránea	Grimaldi Lines	
ULTRA AFRICA	N ROSEMARY I	Matrix		
UN PENDIK	N ASPENDOS SEAWAYS	DFDS		
VOLCÁN DE TENEGUIA	C	Canary Bridge Seaways	Naviera Armas	Rücklieferung nach Charterende

V = Verkauf | N = Umbenennung | C = Charter | B = siehe Bemerkungen | Redaktionsschluss Kurswechsel: 29. Februar 2020

Wie im letzten Heft angekündigt soll vom 1. bis zum 3. Mai 2020 die diesjährige Vereinsfahrt des DFV mit der STENA GERMANICA von Kiel nach Göteborg und zurück stattfinden. Derzeit können wir noch nicht absehen, ob die Fahrt auch tatsächlich durchgeführt werden kann. Alle Mitglieder, die bereits gebucht haben, werden rechtzeitig benachrichtigt. Wer noch Interesse hat, maile bitte an info@faehrverein.info.



"Einen haben wir noch": Begegnung der PRINSESSE ELISABETH (links) mit der PRINSESSE ANNE-MARIE im Sommer 1985 im Kattegat. Über 20 Jahre fuhren die beiden Schwestern gemeinsam im Kalundborg-Aarhus-Dienst, bevor sie gemeinsam in den nördlichen Öresund wechselten. Ihre letzten Dienstmonate verbrachten die Schiffe zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel. Foto: Burkhard Schütt



Zwei ehemalige DSB-Fähren der Kalundborg-Aarhus-Linie, die in dieser Ausgabe Erwähnung finden. **Oben:** Am 14. Mai 1994 zeigt sich die ehemalige NIELS KLIM (19.504/1986) vor Holyhead Andreas Wörteler. Zu diesem Zeitpunkt verkehrt sie von dort nach Dun Laoghaire. Schon ein Jahr später wechselt das Schiff zurück in das Kattegat, wo es als STENA NAUTICA seit dem 1. Februar 2020 wieder zwischen Halmstad und Grenaa verkehrt. Mehr dazu im Rückblick "Vor 25 Jahren" und in unseren Kurzmeldungen. **Unten:** Die JOCHEN STEFFEN (5.293/1960) während ihrer Zeit bei Elbe-Ferry unterwegs zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel. In unserer Reihe "Vom Helgen bis zum Strand" beleuchteten wir in diesem Heft ab Seite 18 das Leben der 1960 als PRINSESSE ANNE-MARIE in Dienst gestellten Fähre. Foto: Volkmar Tost

