

POLYGLOTT

ABENTEUER SCHIFFSREISEN

Den Wind um die Nase auf Frachtern,
Fähren und Containerschiffen



ALLES
AUSSER
KREUZ
FAHRT

POLYGLOTT

ABENTEUER SCHIFFSREISEN

Den Wind um die Nase auf Frachtern,
Fähren und Containerschiffen



ALLES
AUSSER
KREUZ
FAHRT

Unsere eBooks werden auf kindle paperwhite, iBooks (iPad) und tolino vision 3 HD optimiert. Auf anderen Lesegeräten bzw. in anderen Lese-Softwares und -Apps kann es zu Verschiebungen in der Darstellung von Textelementen und Tabellen kommen, die leider nicht zu vermeiden sind. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Impressum

© eBook: GRÄFE UND UNZER VERLAG GmbH, München, 2021

© Printausgabe: GRÄFE UND UNZER VERLAG GmbH, München, 2021

Alle Rechte vorbehalten. Weiterverbreitung und öffentliche Zugänglichmachung, auch auszugsweise, sowie die Verbreitung durch Film und Funk, Fernsehen und Internet, durch fotomechanische Wiedergabe, Tonträger und Datenverarbeitungssysteme jeder Art nur mit schriftlicher Zustimmung des Verlags.

Verlagsleitung Reise: Dr. Philip Laubach

Redaktion und Projektmanagement: Viola Rudershausen, Wilhelm Klemm, Anne-Katrin Scheiter

Lektorat: Susanne Maute, mcp concept GmbH, Kolbermoor

Bildredaktion: Dr. Nafsika Mylona

Umschlaggestaltung & Layout: Independent Medien Design, München, Horst Moser (Artdirection)

Illustration/Kartografie: mcp concept GmbH, Kolbermoor

eBook-Herstellung: Isabell Rid

 ISBN 978-3-8464-0865-0

1. Auflage 2021

GuU 4-0865 02_2021_02

Bildnachweis

Coverabbildung: Getty Images: M. Navarro

Fotos: Alamy Stock Photo: J. Baxter [>](#), NITUL GOGOI [>](#), Pep Roig [>](#) # AWL Images Ltd: F. R. Iacomino [>](#), W. Bibikow [>](#) # A. Drouve: [>](#), [>](#) # Getty Images: Aurora Open [>](#), avdeev007 [>](#), B. H. Ill [>](#), [>](#), EyeEm [>](#), J. D. Morgan [>](#), R. Kaestner [>](#), S. Sonnet [>](#) # A. Gudde: [>](#), [>](#), [>](#) # M. Hübbe/R. Neromand-Soma: [>](#), [>](#), [>](#) # HUBER IMAGES: J. Ritterbach [>](#), G. Gräfenhain [>](#), J. Foulkes [>](#), ØΩ Alfeld [>](#) # U. M. Hund: [>](#), [>](#) # imago images: OceanPhoto [>](#), Team2 [>](#), VWPics [>](#), imago stock [>](#) D. Delimont [>](#) # D. Jaquemet: [>](#), [>](#) # R. Knobel-Ulrich: [>](#), [>](#), [>](#) # laif: A. Lloyd/Loop Images [>](#), B. Rieger/hemis [>](#), C. Heeb [>](#), D. Eisermann [>](#), F. Heuer [>](#), G. Haenel [>](#), hemis/W. Bibikow [>](#), M. Vogel [>](#), O. Goujon/robertharding [>](#), [>](#) # Look: B. van Dierendonck [>](#), Design Pics [>](#), robertharding [>](#) # mauritius images: Alamy/M. Rhode [>](#), chrispictures/Alamy [>](#), McPHOTO [>](#), R. Fischer/imageBROKER [>](#), T. Gilks/Alamy [>](#) # S. Mey-Gordeneys: [>](#), [>](#) # S. Mink: [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#) # D. Mohr: [>](#), [>](#), [>](#) # G. Nitsche [>](#) # S. Ohlert/L. Sibeth: [>](#), [>](#) #

Phil Aicken on Unsplash [>](#) # picture alliance: Avalon [>](#), Bildagentur-online/McPhoto-Scholz [>](#) # plainpicture: [>](#), Elektrons 08 [>](#), DEEPOL/S. Masterton [>](#), robertharding/L. Frost [>](#) # P. Schürfeld: [>](#), [>](#) # Shutterstock.com: A. Polo [>](#), A. Zappalorto [>](#), [>](#), A. Saikia [>](#), Alexpunker [>](#), Annalucia [>](#), Creativa Images [>](#), D. Temps [>](#), D. Berry [>](#), DiegoMariottini [>](#), E. Pokrovsky [>](#), E. Widmer [>](#), Foodforthoughts [>](#), Goodvibes Photo [>](#), J. Rigg [>](#), KobchaiMa [>](#), krugloff [>](#), L. Zhukovsky [>](#), M. Erden [>](#), Nacho Such [>](#), Nejron Photo [>](#), O. Mayorov [>](#), P.P. Company [>](#), Roofsoldier [>](#), Rozhnovskaya T. [>](#), saiko3p [>](#), S. Lukinykh [>](#), stalmphotos [>](#), Suong Le [>](#), T. P. Sansonovski [>](#), T. Athenol [>](#), udmurd [>](#), underworld [>](#), Y. Birukov [>](#) # A. Stähler: [>](#), [>](#), [>](#) # U. Steiner: [>](#), [>](#), [>](#), [>](#) # J. Steingässer: [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#) # stock.adobe.com: B. Stroujko [>](#), D. Pistrov [>](#), Daniel [>](#), karaboux [>](#), Mathias [>](#) # E. Unruh: [>](#) # A. Waak: [>](#), [>](#), [>](#) # M. Weigt: [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#), [>](#) # M. Zaperty: [>](#);

Unser E-Book enthält Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte wir keinen Einfluss haben. Deshalb können wir für diese fremden Inhalte auch keine Gewähr übernehmen. Für die Inhalte der verlinkten Seiten ist stets der jeweilige Anbieter oder Betreiber der Seiten verantwortlich. Im Laufe der Zeit können die Adressen vereinzelt ungültig werden und/oder deren Inhalte sich ändern.

Bei Interesse an maßgeschneiderten B2B-Produkten:
Roswitha Riedel, roswitha.riedel@graefe-und-unzer.de

Die Polyglott-Homepage finden Sie im Internet unter
www.polyglott.de

 www.facebook.com

GRÄFE
UND
UNZER

Ein Unternehmen der
GANSKE VERLAGSGRUPPE

Liebe Leserinnen und Leser,
hat Ihnen unser Buch gefallen? Falls ja, freuen wir uns, wenn Sie es weiterempfehlen. Wenn Sie außerdem Kritik, Anmerkungen oder Korrekturen haben, freuen wir uns über Ihre Nachricht.

GRÄFE UND UNZER Verlag
Grillparzerstraße 12
81675 München
Ihre POLYGLOTT-Redaktion



© picture alliance: Elektrons

VORWORT

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

vor einem nur die Weite des Meeres, tief unten rauschende Wellen und ringsum nichts als Luft und Wind. Das ist der Traum einer Seereise. Für viele erfüllt er sich auf einer Kreuzfahrt mit allem Drum und Dran – Büfettrestaurants, Außenkabine, Animation und Bordwährung. Doch es gibt auch diese andere Art des Reisens. Schiffe, bei denen es in erster Linie auf die Route ankommt, Schiffe, die eine infrastrukturelle Bedeutung haben, Schiffe, die nicht zum touristischen Amüsement in aller Welt unterwegs sind. Frachter, Fähren, Containerschiffe sind auf fernen Ozeanen genauso unterwegs, wie bei uns auf Flüssen und der See.

Auf solch einem Schiff Passagier zu sein ist ein einzigartiges Erlebnis.

Mit einem kleinen Frachter ohne feste Route durch die Ostsee, Sibirien durchqueren auf dem riesigen Jenissei. Um die Britischen Inseln mit einem Schiff, das die Bojen zur Regelung des Schiffsverkehrs wartet, über den Tanganikasee im Herzen Afrikas auf einem Dampfer, der dort seit über hundert Jahren seinen Dienst verrichtet. Eines haben diese Reisen gemeinsam: Man begegnet auf einem Schiff Menschen unterschiedlichster Art, die es aus den unterschiedlichsten Gründen bestiegen haben – diese Bekanntschaften mit ihren Geschichten sind die schönste Reisebegleitung.

In diesem Buch sind wunderschöne, mitunter abenteuerliche, aufregende Schiffsreisen versammelt, die von den Autorinnen und Autoren in den letzten Jahren unternommen wurden. Sie sind ReisebloggerInnen, ReisejournalistInnen und Abenteurer, die sehr persönlich von der eindrücklichen Reise erzählen und mal eindrücklich ihre Reise beschreiben. Und falls Sie die Geschichten so gepackt haben, dass das Wegträumen alleine nicht mehr ausreicht, dann geben wir Ihnen Informationen an die Hand, wie sie sich selbst auf die Reise machen können, um echte Seefahrt zu erleben.

Ihre POLYGLOTT-Redaktion



© picture alliance: Avalon

EUROPA





© imago images: Team2

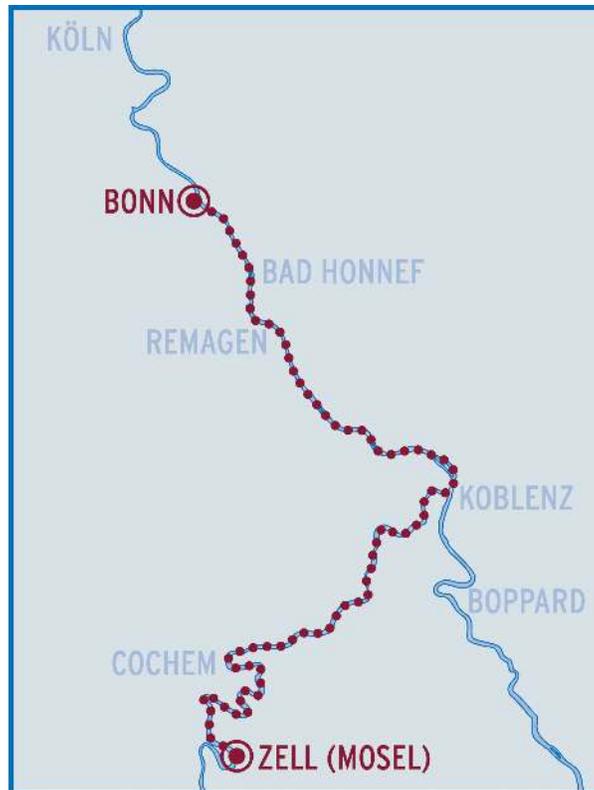
Elisa Luzius

SEESTERN

Übersichtskarte

Ein Seestern im Fluss

1



Obwohl Seesterne hauptsächlich im Meer vorkommen, trägt die SEESTERN diesen Namen auf den Binnengewässern Europas. Die Namensgebung ist aus der Not heraus entstanden: Der Urgroßvater des heutigen Kapitäns wollte sein Schiff »Stella Maris« nennen, denn seit 1872 gab es in der Familie Schramm immer ein Schiff mit diesem Namen. Aber neben seinem Schiff wurde ein baugleiches Schiff früher fertiggestellt und »Stella Maris« getauft. Deshalb nannte er sein Schiff SEESTERN. Die Familientradition und der Name sind bis heute geblieben: Kapitän Franziskus Schramm kaufte die heutige SEESTERN 1990 und baute sie mehrfach um. Er und seine Bootsfrau Sonja leben und arbeiten als selbstständige Binnenschiffer auf ihrem Schiff. Dabei transportieren sie die unterschiedlichsten Güter bis zu 120 Kilometer am Tag flussauf und flussab.

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: SEESTERN

EINSATZREGIONEN: zwischen Elbe und den Rheinmündungshäfen; häufig auch Mittelland-Kanal oder Dortmund-Ems-Kanal sowie Niederlande, Belgien oder Frankreich

BAUJAHR: 1962

BAUWERFT: Neckarsteinach/D

LÄNGE: 80 Meter

BREITE: 9 Meter

TIEFGANG: 2,74 Meter

ANTRIEB/LEISTUNG: 750 PS

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: k. A.

KAPAZITÄT/BELADUNG: 2 Passagiere, 1 Kabine, 1299 Tonnen Fracht

Die Geschichte von Kapitän Franz

Franziskus Schramm ist Kapitän in der sechsten Generation. Seine Vorfahren transportierten seit 1872 Fracht auf europäischen Binnengewässern. Er erzählte mir, dass sein Urgroßvater schon 1928 die politische Umwälzung erkannte und die alte SEESTERN deshalb nicht im großdeutschen Reich anmeldete, sondern in den Niederlanden, mit Heimathafen in Rotterdam.

Die Leidenschaft für diesen Beruf wurde Franz somit in die Wiege gelegt, auch wenn die Kindheit zum Teil nicht einfach war. Zusammen mit seinen vier Schwestern wuchs er auf dem Binnenschiff seiner Eltern auf. Mit der Einschulung war das Leben dann nicht mehr so unbeschwert, denn die Schulzeit musste er getrennt von der Familie in einem Kinderschifferheim verbringen.

Familienleben und Binnenschifffahrt sind nicht immer einfach zu vereinbaren, das spürte Franz dann auch später, als er selbst eine Tochter bekam. Ihr wollte er das Kinderschifferheim ersparen, weshalb seine damalige

Ehefrau in ein Haus zog, während Franz die ganze Woche auf dem Schiff unterwegs war. Heute sagt er, dass an dem Beruf die Ehe zerbrach. Sollte er je wieder eine Frau finden, dann müsse sie mit aufs Schiff. Jahre später, als er wegen einer Panne auf einer Reise in Bremerhaven pausieren musste, lernte er seine heutige Ehefrau Sonja in einer Kneipe kennen.

Sonja lacht, wenn sie an jenen Abend zurückdenkt, denn Franz fackelte nicht lange und fragte sie noch an diesem Abend, ob sie nicht mit ihm reisen wolle. Kaum zu glauben, aber die heutige Bootsfrau hatte bis dato Angst vor dem Wasser. Sie war frisch verliebt, und das half ihr, dann schließlich die Ängste zu überwinden. Heute sind die beiden ein unzertrennliches Team, das sieben Tage in der Woche zusammen auf dem Wasser unterwegs ist.

SEESTERN ahoi

Wo und wann die Binnenschiffer Franz und Sonja ihre Fahrgäste einsammeln, ist immer unterschiedlich, je nachdem auf welcher Route sie gerade unterwegs sind. Diesmal haben sie Hüttensand geladen, ein Nebenprodukt, das bei der Roheisenherstellung entsteht, und sollen diesen über Rhein und Mosel bis zur französischen Grenze bringen. Der Plan ist, dass ich im rheinland-pfälzischen Remagen auf dem Rhein zusteigen soll. Doch meine siebentägige Reise auf der SEESTERN beginnt schon abenteuerlich, obwohl ich das Schiff noch nicht mal betreten habe. Denn während ich am verabredeten Ort warte, bekomme ich einen Anruf von Kapitän Franz Schramm, der mir mitteilt, dass er wegen des Niedrigwassers leider nicht am Ufer stoppen kann. Er hat aber eine Idee: Die Personenfähre »Nixe« in Remagen soll mich in die Mitte des Rheins mitnehmen, und ich könnte dann von einem Schiff auf das andere umsteigen. In der Theorie ein guter Plan. In der Praxis eine ziemlich waghalsige Angelegenheit: Die Motoren beider Schiffe

heulen auf, als sie in der Mitte des Rheins aufeinander zumanövrieren. Mit Sack und Pack muss ich einen Meter rüberspringen, während unter mir das aufgeschäumte Wasser Wellen schlägt. Geschafft! Ich falle Bootsfrau Sonja Schramm in die Arme – zur Begrüßung und aus Erleichterung, endlich am Ziel zu sein.



© HUBER IMAGES: ØΩ Alfeld

Vom Wasser aus sehen die Schmuckstücke am Ufer des Mittelrheins doch noch ein Stück beeindruckender aus – wie zum Beispiel die Burg Pfalzgrafenstein.

Immer Land in Sicht

Auf dem 80 Meter langen Schiff befindet sich die Gästekajüte auf der Backbordseite am Bug – also vorne links. Bevor Sonja Bootsfrau wurde, war das die Matrosenkajüte, die sie später in 15 Monaten Umbauphase zu einer kleinen Ferienwohnung hergerichtet haben. Als ich durch die kleine Holztür mit dem Bullauge gehe, stehe ich in einer hellen, maritim eingerichteten Wohnung mit Platz für zwei Personen. In der kleinen Sitzecke mit dem blauen Sofa hängt eine dekorative Schiffsschraube an der Wand, und die blaue Bettwäsche ist mit Leuchttürmen bedruckt. Es gibt einen Fernseher, Strom und WLAN an Bord – also kaum zu unterscheiden von einer gut ausgestatteten Ferienwohnung

an Land. Einzig bei Dusche und WC gibt einen Unterschied: Das Wasser ist begrenzt. Aus diesem Grund empfiehlt mir Sonja, sparsam zu duschen, denn der Tank für die Gästewohnung reicht ungefähr für drei bis vier Tage und muss dann an einer Schleuse wieder neu befüllt werden. Mein größtes Highlight in der Kajüte ist der Ausblick aus den kleinen Fenstern, denn der verändert sich während der Fahrt von Minute zu Minute. Seekrank wird man dabei nicht, weil das Schiff nicht schaukelt und es keinen Seegang gibt. Oben auf Deck darf ich es mir auf den Gartenmöbeln gemütlich machen, die für Mitreisende ganz vorne am Bug bereitstehen. Ein Buch lesen oder Kreuzworträtsel machen, wie bei einem Strandurlaub, brauche ich hier allerdings nicht, denn es gibt immer etwas Neues zu entdecken. Ich lehne mich zurück und lasse mich von der malerischen Landschaft verzaubern: Felsvorsprünge im Schiefergebirge, mit seinen Burgen und Schlössern im oberen Mittelrheintal, bis hin zu mit Weinreben besetzten Steilhängen zwischen dicht gedrängten Fachwerksiedlungen im Moseltal.

Alltag auf dem Schiff

An Ausschlafen ist bei dieser Reise nicht zu denken, denn Franz startet bereits um 5 Uhr morgens den Generator, der das Schiff mit Strom versorgt. Aber wer hier mitfährt, möchte sicherlich keinen reinen Erholungsurlaub verbringen, sondern am Bordleben teilhaben und den Alltag auf dem Schiff miterleben. Sonja und Franz erzählen, dass die meisten Gäste auch selbst Hand anlegen: Maschinen abschmieren, das Schiff festmachen und unter strenger Anleitung des Kapitäns sogar selbst steuern. Deshalb stehe ich jeden Morgen pünktlich um 6 Uhr auf Deck, wenn Sonja die Leinen löst. Doch bevor es losgeht, hat der Kapitän eine ganz besondere Tradition: Vor der Abfahrt läutet Franz die gusseiserne Glocke am Führerhaus. »In Gottes Namen« heißt die Melodie des Glockenschlags und soll Glück bringen für die Reise. Mit einem Handgriff startet er sein 350 Tonnen schweres Schiff, und dann geht es los.



© stock.adobe.com: B. Stroujko
*Schloss Reichsburg an der Mosel wird auch von Ausflugsbooten und
Flusskreuzern angefahren.*

Nebelig ist es in den frühen Morgenstunden im September. Für Franz bedeutet das volle Konzentration, denn er muss sich bei der Fahrt nun vollkommen auf sein Radargerät verlassen. Die Sicht beträgt an diesem Morgen keine 50 Meter, und ich schaue wie gebannt aus dem Führerhaus.

Hier und da kann ich schemenhafte Umriss in der Nebellandschaft erkennen: Am Ufer haben die Schwäne ihre Köpfe noch schläfrig ins Gefieder gesteckt, und in der Ferne taucht plötzlich wie aus dem Nichts eine Brücke auf. Wegen der schlechten Sicht und des Niedrigwassers kommen wir langsamer voran als gedacht, aber Franz sieht es gelassen. Er ist es gewohnt, dass die Natur seinen Rhythmus bestimmt.

Nachdem die Sonne ein paar Stunden später ihren Weg durch den Nebel gefunden hat, hupt Franz, um Sonja zu rufen. Mit diesem Schallsignal kommunizieren die beiden auf dem riesigen Schiff. Sie bringt das Frühstück für Franz und die Gäste mit. Eine große Auswahl an süß und herzhaft belegten Broten mit frischem Obst. Die Aufgabenverteilung der beiden ist klar definiert: Franz kümmert sich um die Technik auf dem Schiff, und Sonja liebt dafür den hauswirtschaftlichen Bereich. Auch wenn das Rollenbild der beiden auf den ersten Blick sehr klassisch erscheint, so ist Franz bei vielen Dingen auf die technische Hilfe seiner Bootsfrau angewiesen: Beispielsweise beim Festmachen des Schiffs. Und auch Franz lässt es sich nicht nehmen, ab und zu für die Gäste zu kochen. Zur Mittagszeit gibt es Tee mit Brot und Gebäck, und abends wartet das hausgemachte Kapitänsdinner in der Kajüte von Franz und Sonja. Nur selten gönnen sich die beiden eine Auszeit und gehen in ein Restaurant an Land. Das liegt zum einen daran, dass Franz sich auf dem Schiff am wohlsten fühlt, und zum anderen liegt es an der schwierigen Liegeplatzsituation für Binnenschiffe. Er erzählt mir, dass es auf dem Wasser ähnlich wie auf Raststätten zugeht: Für Lkws gibt es zu wenige Parkplätze und für Schiffe gibt zu wenige Anlegestellen. Ab 19 Uhr hält Franz Ausschau nach einem Liegeplatz, aber oftmals bleiben ihnen nur Industriehäfen oder Bereiche, in denen es keine Möglichkeit gibt, an Land zu gehen. Deshalb haben Franz und Sonja immer eine gut gefüllte Vorratskammer. Obwohl ein reisendes Zuhause

vieles schwieriger und weniger planbar macht, liebt Franz genau das an seinem Beruf: Das Leben ist immer im Fluss, und der Fluss ist sein Zuhause.

ANREISE UND BUCHUNG

GENERELL: Die Buchung findet über die Internationale Frachtschiffreisen Pfeiffer GmbH statt (mail@frachtschiffreisen-pfeiffer.de oder Tel. +49 202 45 23 79).

PREISE: 128 €/Nacht und Person. Die Gäste nächtigen in der Matrosenkajüte und genießen während des gesamten Aufenthalts Vollpension: Frühstück und Mittagessen im Fahrerhaus und ein warmes »Kapitänsdinner« bei Sonja und Franz in der Kajüte am Abend.

ANREISE: Für die An- und Abreise sollte man flexibel sein, denn Franz und Sonja sammeln die Gäste in Deutschland dort ein, wo sie gerade unterwegs sind. Dafür bleibt man mit dem Binnenschifferpaar in Telefonkontakt, denn Fahrplan und Zeiten können sich jederzeit ändern.

UNTERKUNFT: Eine eventuell notwendige Hotelübernachtung vor Reisebeginn sollte nur sehr kurzfristig gebucht werden, um Stornierungs- bzw. Umbuchungskosten zu vermeiden.

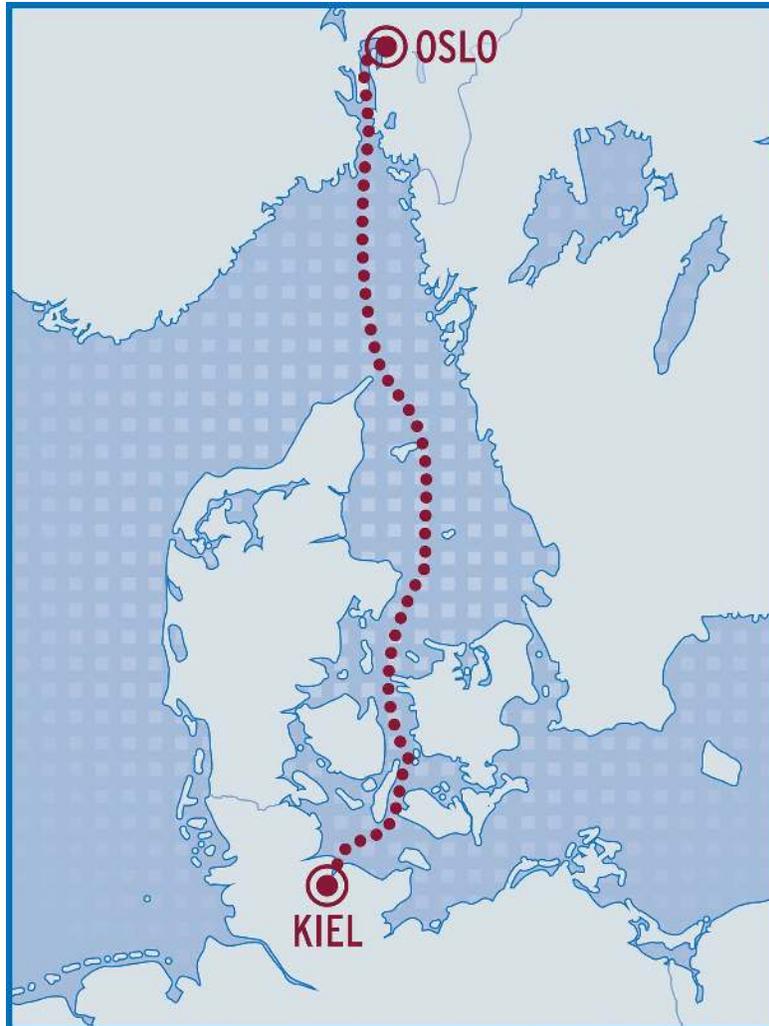


© laif: D. Eisermann

Johannes Möhler
COLOR FANTASY
Übersichtskarte

Mit Magie und Fantasie nach Norwegen

2



Es ist ein bunter Mix, der sich an Bord der COLOR FANTASY aufhält. Familien mit kleinen Kindern, junge Touristen in Outdoormontur, Paare in Kleid und Anzug, Truckerfahrer in bequemen Klamotten. Die COLOR FANTASY ist ein Hybrid – halb Fähre, halb Kreuzfahrtschiff. Und entsprechend vielfältig sind auch die Passagiere an Bord. Allen steht aber eine luxuriöse Überfahrt von Kiel ins norwegische Oslo bevor.

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: COLOR FANTASY

ROUTE: Kiel – Oslo

BAUJAHR: 2004

BAUWERFT: Aker Yards – Turku/FIN

LÄNGE: 224 Meter

BREITE: 35 Meter

TIEFGANG: 6,8 Meter

ANTRIEB/LEISTUNG: 4 Dieselmotoren (Wärtsilä 8L46B) / 31.200 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 22 Knoten

KAPAZITÄT/BELADUNG: 2400 Passagiere, 966 Passagierkabinen, 750 Pkws, 1270 Lademeter für Lkws

EINSCHIFFUNG IN KIEL

Es herrscht dichtes, aber wohlgeordnetes Gedränge im Terminal der Colorline am Norwegenkai in Kiel. Vom Südennde der Kieler Förde wird die COLOR FANTASY bald ablegen und fahrplanmäßig nach Oslo aufbrechen. Der Kieler Hauptbahnhof ist zu Fuß in wenigen Minuten zu erreichen, weshalb sich die Anreise mit der Bahn anbietet – zumindest, wenn man in Norwegen ohne eigenen Pkw reist oder sich auf Minikreuzfahrt befindet. Dementsprechend gehen viele Passagiere zu Fuß an Bord, ganz anders als auf anderen Fähren, auf die die meisten in ihren Autos rollen. Hier am Kai zeigt sich die ganze Größe des Schiffs der Colorline. Die auch nicht gerade kleine Schwedenfähre der Stenaline, die am Ufer gegenüber vertäut ist, wirkt fast ein wenig eingeschüchtert neben der 60 Meter hohen COLOR FANTASY. An die Reling gelehnt kann man von weit oben während der Ausfahrt aus der Förde den Blick über die Dächer der Stadt schweifen lassen. Menschen an der Uferpromenade winken, an den Stränden tollern im Sommer die Kids vergnügt im Wasser, manche Motorboote begleiten

die Fähre mit nach draußen. Und wenn schließlich das Marinedenkmal von Laboe vorbeizieht und sich das Meer vor einem öffnet, spätestens dann setzt das Gefühl von Urlaub und Freiheit ein.

Seit 2004 befährt die COLOR FANTASY in der Nachfolge der Prinsesse Ragnhild die Route zwischen Kiel und der norwegischen Hauptstadt. Anfangs fuhr sie die Strecke gemeinsam mit der Fähre Kronprins Harald, die 2007 aber von der Color Magic, einem etwas größeren Schwesterschiff der COLOR FANTASY, abgelöst wurde. Mit diesen beiden neuen Fähren änderte sich der Charakter der Überfahrt grundlegend.

Prinsesse Ragnhild und Kronprins Harald waren gewöhnliche Fähren. Es gab zwar einen gewissen Luxus, dennoch stand der Transport zwischen Kiel und Oslo im Vordergrund. Mit den neuen Schiffen COLOR FANTASY und Color Magic sollte nun die Fahrt an sich zum Erlebnis werden.

AN BORD DER COLOR FANTASY

Im Jahr 2004 lief die COLOR FANTASY in der finnischen Werft Aker Yards in Turku vom Stapel. In dieser Werft entstanden auch die großen Kreuzfahrtschiffe der Voyager-Klasse von Royal Caribbean Cruises. Die Ähnlichkeiten zwischen den Schiffen ist kein Zufall. Man will eben mehr sein als nur eine Fähre. So bezeichnet die Colorline ihre Schiffe auf der Homepage auch als Kreuzfahrtschiffe. Die Klassifizierungsgesellschaft Det Norske Veritas hingegen stuft sie als Fähren ein. Sei's drum: Die beiden Schwesterschiffe sind jedenfalls weltweit die größten Kreuzfahrtschiffe mit zusätzlichem Autodeck.

Die Autodecks verbergen sich ebenso wie die Motoren im Bauch des Schiffs. Darüber, von Deck 6 bis hinauf zur Observation Lounge auf Deck 15, beginnt der Kreuzfahrtteil. Mitschiffs öffnet sich den Passagieren die große Promenade, eine Mall mit Geschäften, Restaurants, Cafés und einem

Pub. Der Bug des Schiffs ist der Unterhaltung vorbehalten. Auf Deck 6 lädt das Casino zum Spiel ein, eine Etage höher wird auf der Bühne gespielt. Die Showlounge beherbergt neben einer Bar eine voll ausgestattete Bühne, auf der zweimal täglich Musicalshows präsentiert werden. Sich zu langweilen ist auf der 20-stündigen Überfahrt ein schwer anzustellendes Kunststück. Neben Casino und Showlounge warten COLOR FANTASY und Color Magic mit einem Aqualand auf, das sich mit seinen Rutschen und Whirlpools sehen lassen kann. Wohlfühlen soll man sich auch im Spa- und Fitnessbereich auf Deck 13. Von dort ist es nicht mehr weit zum Golfsimulator, zum Nachtclub und zur Observation Lounge. Auch für Kinder und Jugendliche ist gesorgt. So gibt es nach Altersgruppen abgestufte Programme mit Kinderschminken, Schnitzeljagd und Inszenierungen kleinerer Shows auf der Bühne. Der vielleicht schönste Ort auf dem ganzen Schiff ist die eben erwähnte Observation Lounge. Sie thront ganz oben und ragt steuer- und backbord ein wenig über die Rumpfbreite hinaus. Hier oben, egal ob in der Bar oder in der Bibliothek, sitzt man entspannt und genießt die fantastische Aussicht über die Ostsee und das Skagerrak. Bei gutem Wetter ist dies natürlich auch vom Sonnendeck aus möglich. Hier kann man sich in der Sonne braten oder vom Wind beinahe wegwehen lassen. Jedes Wetter hat seinen Reiz. Bei Wind und Regen entvölkert sich das Sonnendeck aber schon kurz nach der Abfahrt, nachdem die Kieler Förde hinter einem liegt. Es dauert jedoch nicht lange, bis die ersten dänischen Inseln erreicht sind, zwischen denen die COLOR FANTASY hindurchfährt. Wer im Sommer, wenn es länger hell ist, an Deck des Schiffs steht, kann die Fahrt unter der mächtigen Brücke über den Großen Belt, die die Inseln Fyn und Seeland verbindet, bestaunen. Dann öffnet sich das Meer wieder, und das Skagerrak ist erreicht. Wenn die frische Seeluft für Hunger sorgt, dann hat man die Qual der Wahl. Burger, Italienisch oder Sushi? Ganz fein und

à la carte im Oceanic oder lieber im Büfettrestaurant?
Wirklich billig isst man nirgends – schließlich sind wir auf einem norwegischen Schiff –, dennoch gibt es deutliche Unterschiede im Preis. Am teuersten, dafür aber auch am besten lässt es sich im Oceanic speisen. Ein Drei-Gänge-Menü kostet etwa 45 Euro plus die Getränke. Das Essen ist delikat, der Service ausgesprochen gut und das Ambiente einfach herausragend. Das Restaurant liegt achtern; über drei Decks hinweg wurde hier eine riesige Glasfront eingezogen. So speist man also, blickt hinaus aufs Meer, während die norwegische Flagge am Heck majestätisch im Wind flattert.

Irgendwann geht es dann in Richtung Kabine und ab ins Bett. Standardmäßig ist eine Drei-Sterne-Innenkabine im Preis enthalten, die mit zehn Quadratmetern zwar nicht sonderlich groß ist, jedoch vollkommen genügt. Das kompakte Bad ist schick und das Bett bequem. Unterstützt durch den Wellengang wird man hier sanft in den Schlaf geschaukelt.



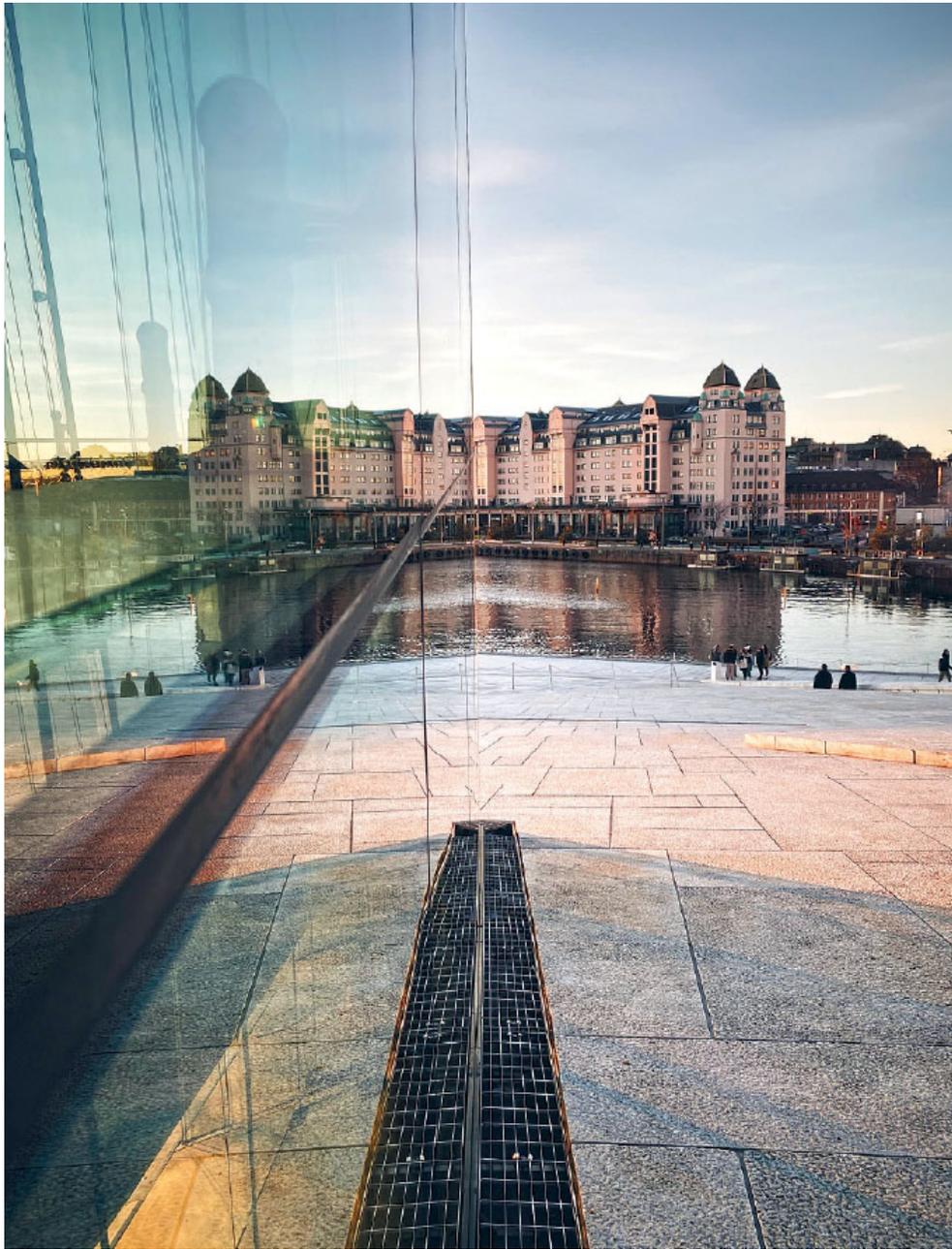
© laif: M. Vogel

Luxuriös wie ein Kreuzfahrtschiff, nur eben mit dem feinen Unterschied, dass man sich auf einem Transportmittel befindet.

ANKUNFT IN OSLO

Am nächsten Morgen lohnt es sich, bald auf den Beinen zu sein. Um zehn Uhr legt das Schiff in Oslo an. Ungefähr zwei bis drei Stunden vor der Ankunft nähern sich von beiden

Seiten die norwegischen Küsten. Immer dichter rücken sie heran, bis sie nur noch einen Kilometer, später sogar nur wenige Hundert Meter voneinander entfernt sind. Der Oslofjord nimmt hier seinen Anfang. Er ist zwar nicht zu vergleichen mit den majestätischen Fjorden an der Atlantikküste, die sich tief in die Gebirgswelt Norwegens hineingeschnitten haben und mit ihren steil aufragenden Hängen jeden Besucher in Staunen versetzen. So spektakulär ist der Oslofjord nicht. Schön ist er aber dennoch. Und er gibt einen Vorgeschmack auf Norwegen.



© Phil Aicken on Unsplash

Das Opernhaus von Oslo fügt sich raffiniert in seine Hafenumgebung.

Während der Kapitän das Schiff sicher durch die engsten Stellen steuert, zieht die hügelige Küstenlandschaft vorbei. Möwen fliegen kreischend über die Kreuzfahrtfähre hinweg, die Passagiere kommen allmählich wieder an Deck. Der Fjord macht eine letzte leichte Biegung, und dann liegt sie vor einem: Oslo, die Hauptstadt des Königreichs.

Manche Passagiere, die eine Minikreuzfahrt unternehmen, bleiben nur vier Stunden in Oslo, ehe die Fahrt wieder zurück nach Kiel geht. Wer von Oslo aber wirklich etwas sehen will, der bleibt länger in der Stadt. Neben den klassischen Besuchermagneten wie dem Königsschloss, dem Vigelandpark mit seinen faszinierenden und teils sehr amüsanten Statuen, der legendären Skisprungschanze Holmenkollen und mehreren spannenden Museen und Ausstellungen besticht Oslo seit einigen Jahren vor allem aber durch die architektonische Neugestaltung weiter Teile der Hafencity.

Neues Wahrzeichen der Stadt ist seit 2008 die Oper. Strahlend weiß steigt sie, einem Eisberg nachempfunden, aus dem Wasser empor. Dahinter erheben sich die neu gebauten Hochhäuser des Barcodes, die die Skyline der Stadt radikal verändert haben. Und zwischen Fährhafen und Oper liegt der Stadtteil Tjuvholmen, ein altes Hafengebiet, das von 20 Architekten komplett neu gestaltet wurde. In perfekter Harmonie verschmelzen hier Stadt und Wasser, Wohnraum und Arbeitswelt, geschäftiges Treiben und entspanntes Genießen.

An Bord machen sich inzwischen die Passagiere bereit, die Kreuzfahrtfähre zu verlassen. Manche mit leichtem Gepäck, da sie in wenigen Stunden wieder zurück sein werden, andere werden abends eine Aufführung in der Oper genießen und am nächsten Tag wieder zurückfahren, wieder andere gehen nach unten zu den Autodecks, wo sie in ihre Wohnmobile steigen werden, mit denen sie nun Norwegen entdecken wollen. Dort unten sitzen auch bereits die Lkw-Fahrer in ihren Fahrzeugen. Für sie war die Überfahrt nur ein Teil ihrer Transportstrecke (wenn auch wohl der schönste und angenehmste).

Das Publikum auf der COLOR FANTASY ist bunt gemischt, in gewisser Weise hybrid. Ganz wie das Schiff.