

TRESCHER VERLAG

Werner K. Lahmann, Kristin Dunlap

KREUZFAHRTEN MITTELMEER

Alle angefahrenen Länder und Häfen



2., aktualisierte Auflage 2019

Trescher Verlag
Reinhardtstr. 9
10117 Berlin
www.trescher-verlag.de

ISBN 978-3-89794-752-8

Herausgegeben von Bernd Schwenkros und
Detlev von Oppeln

Reihenentwurf und Gesamtgestaltung:
Bernd Chill
Gestaltung, Satz, Bildbearbeitung: Ulla Nickl
Lektorat: Sabine Fach
Stadtpläne und Karten: Johann Maria Just,
Martin Kapp

Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Dies gilt insbesondere für den Aushang, Vervielfältigungen, Übersetzungen, Nachahmungen, Mikroverfilmung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

HINWEIS ZUR BENUTZUNG:

Die Seitenzahlen im Inhaltsverzeichnis, Verweise im Text und das Register sind mit den dazu gehörigen Texten und Karten dieses Reiseführers verlinkt. Die Internetadressen öffnen sich in Ihrem Browser; die Emailadressen öffnen sich in Ihrem Emailprogramm. Bitte beachten Sie, dass bei entsprechender Nutzung im Ausland Roaminggebühren anfallen.

Alle Angaben in diesem Reiseführer wurden sorgfältig recherchiert und überprüft. Dennoch können Entwicklungen vor Ort dazu führen, dass einzelne Informationen nicht mehr aktuell sind. Gerne nehmen wir dazu Ihre Hinweise und Anregungen entgegen. Bitte schreiben Sie an post@trescher-verlag.de.

Titelbild: Kreuzfahrtschiff vor Mykonos
(→ S. [309](#))

WAS MAN ÜBER KREUZFAHRTEN WISSEN SOLLTE

DIE LÄNDER AM MITTELMEER

HÄUFIG ANGEFAHRENE HÄFEN

SELTENER ANGEFAHRENE HÄFEN

AUF DEM SCHIFF VON A BIS Z

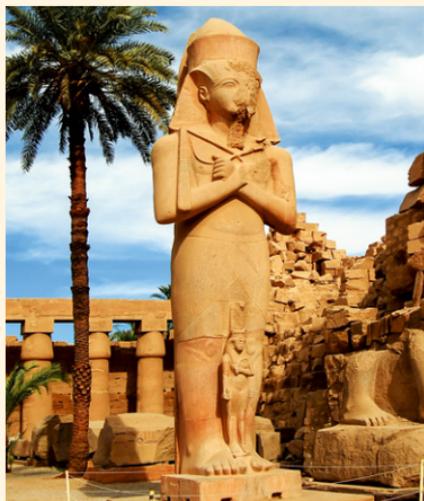
ANHANG



Das Kreuzfahrtschiff Costa Fascinosa

Vorwort	<u>9</u>
Das Wichtigste in Kürze	<u>10</u>
WAS MAN ÜBER KREUZFAHRTEN WISSEN SOLLTE	<u>13</u>
Trendurlaub Kreuzfahrt	<u>14</u>
Sicherheit	<u>14</u>
Umwelt	<u>15</u>
Zur Geschichte der Kreuzfahrt	<u>17</u>
Die größten Kreuzfahrtschiffe	<u>21</u>
Cruise Terminals	<u>27</u>
Die bedeutendsten Kreuzfahrthäfen der Welt	<u>27</u>
Die deutschen Kreuzfahrthäfen	<u>28</u>
Reiseplanung	<u>30</u>
DIE LÄNDER AM MITTELMEER	<u>41</u>
Das Mittelmeer	<u>42</u>
Mittelmeerinseln	<u>44</u>
Geschichte der Mittelmeerregion	<u>44</u>
Geologie	<u>45</u>
Klima und Vegetation	<u>46</u>
Wasserwelt	<u>47</u>
Anrainerstaaten	<u>49</u>
Ländersteckbriefe	
Spanien	<u>51</u>
Frankreich	<u>53</u>
Monaco	<u>55</u>
Italien	<u>57</u>
Slowenien	<u>59</u>
Kroatien	<u>61</u>
Montenegro	<u>63</u>
Albanien	<u>65</u>
Griechenland	<u>67</u>
Türkei	<u>69</u>
Zypern	<u>71</u>
Israel	<u>73</u>





Ägypten	75
Malta	77
Tunesien	79

HÄUFIG ANGEFAHRENE HÄFEN [81](#)

Die 34 beliebtesten Destinationen	82
Málaga	82
Barcelona	87
Palma de Mallorca	99
Ibiza (Balearen)	107
Marseille	113
Die Côte d'Azur	120
Toulon	121
Saint-Tropez	123
Cannes	126
Nizza	129
Monte Carlo	133
Genua und Savona	138
Venedig	144
Ravenna	154
La Spezia, Portovenere und Livorno	157
Pisa (Livorno)	161
Florenz (Livorno)	162
Rom/Civitavecchia	166
Neapel mit Pompeji und Sorrent	175
Bari	182
Palermo (Sizilien)	186
Cagliari (Sardinien)	193
Valletta (Malta)	198
Split	204
Dubrovnik	209
Kotor	214
Athen/Piräus	218
Santorin/Firá (Kykladen)	228
Heraklion/Kreta	233
Rhodos	236
Istanbul	241
Kuşadası	249
Limassol	253
Port Said	257
La Goulette/Tunis	260

SELTENER ANGEFAHRENE HÄFEN 265

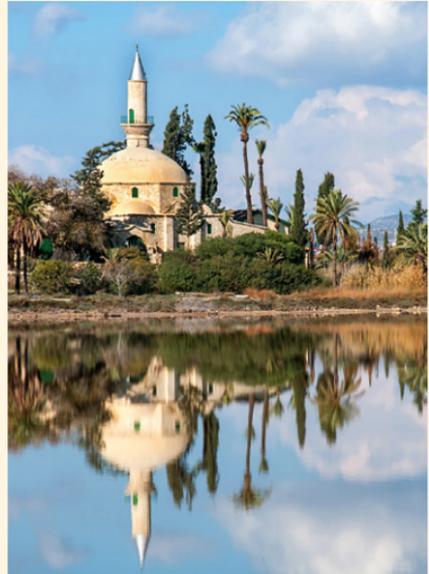
- Hafenliste in alphabetischer
Reihenfolge 266
Kurzbeschreibung der
Kreuzfahrthäfen 267

AUF DEM SCHIFF VON A BIS Z 339

- ANHANG** 355
Literatur und Internet 355
Über die Autoren 356
Register 357
Kartenregister 360
Bildnachweis 360
Zeichen- und Kartenlegende 362

EXTRA

- BRT und BRZ, was ist das? 20
Harmony und Symphony of
the Seas – die beiden größten
Kreuzfahrtschiffe der Welt 23





Kreuzfahrtschiff im Hafen von Nizza

Vorwort

»In 20 Jahren wirst du dich mehr ärgern über die Dinge, die du nicht getan hast, als über die, die du getan hast. Also wirf die Leinen und segle fort aus deinem sicheren Hafen. Fange den Wind in deinen Segeln. Forche. Träume. Entdecke.«

Mark Twain (1835-1910)

Das beliebteste Gewässer für deutsche Kreuzfahrtteilnehmer ist und bleibt das Mittelmeer. Deswegen möchten wir Ihnen dieses faszinierende Reisegebiet genauer vorstellen. Auch über die Schiffe, mit denen eine solche Reise möglich ist, und über den Ablauf einer Kreuzfahrt möchten wir Sie informieren.

Manche der Schiffe sind wahre Giganten und wir hoffen, dass Sie die Scheu vor dem Unbekannten verlieren und mit uns Freunde der Kreuzfahrten werden, es muss ja nicht gleich das größte Schiff der Welt sein. Was hier über die Giganten berichtet wird, gilt nämlich im Prinzip, etwas abgeschwächt, für alle anderen Kreuzfahrtschiffe auch.

›Mehr als 6000 Passagiere – das ist doch furchtbar‹ wird mir oft gesagt. Nicht ›das muss doch furchtbar sein‹, sondern ›das ist doch furchtbar‹, und keiner dieser lieben Mitmenschen war jemals auf einem so großen Schiff. Also pure Angst vor dem Unbekannten. Dabei ist aber beispielsweise die ›Harmony of the Seas‹, bis 2018 das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, bisher auf jeder Fahrt komplett ausverkauft gewesen, jede Woche über 6000 Passagiere! So schlimm kann es ja dann wohl nicht sein.

Dieses Buch informiert Sie zunächst über alles, was man über Kreuzfahrten wissen sollte: Sicherheit, Reiseplanung, Schiffe, Anreise und Kosten.

Das Kapitel ›Die Länder am Mittelmeer‹ informiert über Natur, Geschichte und Kultur der Mittelmeer-Anrainer, die von den Kreuzfahrtschiffen angesteuert werden. Ländersteckbriefe geben einen Überblick über diese fünfzehn Anrainerstaaten am Mittelmeer.

Die ›Städteportraits‹ sollen Sie mit den Häfen vertraut machen, die unser Schiff ansteuert und sollen Ihnen auch helfen, sich möglichst für die richtigen Landausflüge zu entscheiden, denn die Liegezeit in den Häfen ist kurz und kostbar und sollte nicht auf Teppichbasaren oder Andenkenläden vergeudet werden.

Wer mit dem Schiff in die wunderschönen Länder am Mittelmeer reist, dem stellen sich viele praktische Fragen: wie heiß bzw. kalt ist es dort, muss man sich vor Sonnenbrand fürchten, wie funktioniert die Ausschiffung mit dem ›Tender‹ wie ist die Sicherheitslage – wird man beklaut, welche Währung wird dort akzeptiert und wie teuer ist die Übernachtung oder der Restaurantbesuch, wo sind die schönsten Kirchen und Parks und funktioniert mein Handy dort? Alle diese Fragen versuchen wir in diesem Buch zu beantworten.

Gute Reise!

Werner Lahmann und Kristin Dunlap

Aber Vorsicht: Kreuzfahrt macht süchtig!

Das Wichtigste in Kürze

Die Liste der Kreuzfahrthäfen am Mittelmeer ist lang. Für Vollständigkeit kann also nicht garantiert werden, da immer wieder neue Häfen auserkoren oder aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht mehr angesteuert werden. Zur Zeit gibt es rings um das Mittelmeer etwa 150 Häfen, die als potentielle Anlaufstellen für Kreuzfahrtschiffe dienen könnten, aber nicht alle werden derzeit besucht.

Hinweise zur Benutzung dieses Reiseführers

Der erste Teil des Buches (→ S. 14) befasst sich mit der **Geschichte der Kreuzfahrt** und vor allem mit der **Planung einer derartigen Reise** und der Frage, welches Schiff das richtige für die eigenen Bedürfnisse ist. Anschließend gibt es **Informationen zum Mittelmeer und der Region** allgemein (→ S. 40).

Mit kurzen **Länderporträts** werden anschließend die 25 derzeit angefahrenen Länder rund ums Mittelmeer einzeln vorgestellt (→ S. 49).

Anschließend werden **34 Häfen**, die am häufigsten im Rahmen von Kreuzfahr-



Bar an Bord eines Schiffes

ten angefahren werden, **ausführlich beleuchtet**: mit Stadtplan, Beschreibung aller wichtigen Sehenswürdigkeiten sowie Informationen zu öffentlichem Nahverkehr, Unterkunft, Gastronomie und Shopping. Ebenso wird über die üblicherweise angebotenen **Landausflüge** informiert und eine Einschätzung gegeben, ob sich die Teilnahme lohnt. Dies ist nicht immer der Fall, viele Orte können gut alleine besichtigt werden (→ S. 81).

118 weitere Häfen, die nur gelegentlich Ziel von Kreuzfahrtschiffen sind, werden in Kurzporträts in alphabetischer Reihenfolge beschrieben (→ S. 266).

Alles, was man über die Durchführung einer Kreuzfahrt und vor allem das Leben an Bord wissen muss, steht im Kapitel **Auf dem Schiff von A bis Z** (→ S. 339).

Literaturempfehlungen und Hinweise auf informative **Internetseiten** sowie ein ausführliches **Register** schließen sich an (→ S. 355).

Einreisebestimmungen und Visum

Deutsche Staatsbürger, EU-Bürger und Bürger der meisten anderen Staaten benötigen zur Einreise in die besuchten Länder kein Visum, nur einen Reisepass, der noch mindestens sechs Monate über das Rückreisedatum hinaus gültig ist. Wenn sich die Kreuzfahrt nur innerhalb der EU abspielt, dann genügt sogar der Personalausweis. US-Bürger sollten das kurzfristig überprüfen!

Gesundheit und Krankenversicherung

Jedes Kreuzfahrtschiff hat ein modernes Hospital mit Schiffsarzt und ausgebildeten Krankenschwestern sowie eine Apotheke. Medikamente, die man regelmäßig benötigt, sollte man in ausreichender Menge mitbringen.

Die Europäische Krankenversicherungskarte, die jeder gesetzlich Versicherte hat, gilt nur an Bord von Schiffen, die unter EU-Flagge fahren. Der Abschluss einer privaten



Kreuzfahrtschiff vor Santorin

Reisekrankenversicherung ist also in jedem Fall unbedingt zu empfehlen (→ S. 339). Barrierefreie Kabinen gibt es auf den meisten Kreuzfahrtschiffen, aber natürlich nur in begrenzter Anzahl (→ S. 349).

Zahlungsmittel

Es ist immer schön, wenn man bei der Einreise in ein fremdes Land bereits eine kleine Menge der Landeswährung besitzt. Rund ums Mittelmeer kann man in den meisten Ländern mit Euro bezahlen, dies gilt natürlich nicht für Kroatien, Montenegro, Türkei, Zypern und Tunesien sowie Israel. Angaben zur Währung finden Sie in den entsprechenden Kapiteln dieses Buches. Ansonsten kann man praktisch überall mit der Kreditkarte bezahlen. Auch Maestro-Karten funktionieren in der Regel problemlos; Karten die an das V-Pay-System angeschlossen sind, können außerhalb der EU nicht verwendet werden.

Sicherheit

Auf einem Kreuzfahrtschiff kann man sich sehr sicher fühlen, denn es gibt umfangreiche Kontrollen. Während in Hotels im Prinzip jeder ungehindert hineinspazieren kann und auch das Gepäck nicht nach ge-

fährlichem Inhalt untersucht wird, gelten bei Kreuzfahrtdampfern andere Regeln. Strenge Vorschriften gelten dabei nicht nur für Passagiere, sondern für alle, die das Schiff betreten, wie etwa das Personal oder Mitarbeiter, die Lebensmittel an Bord bringen

Häfen und küstennahe Gebäude, Infrastruktur sowie Sicherheits- und Servicedienste für Passagiere werden in allen Destinationen streng geprüft. Sofern Bedenken gegenüber der Sicherheit von Destinationen und Routen besteht, haben Kreuzfahrtschiffe die Möglichkeit, unverzüglich ihre Reiseroute anzupassen, um Gebiete mit erhöhtem Risiko zu umfahren.

Zeitzonen

Die Angaben zur Ortszeit der jeweils besuchten Häfen beziehen sich auf die Mitteleuropäische Zeit (MEZ). Dies ist die Zone, in der Deutschland, Österreich und die Schweiz liegen. Im Sommer gilt in vielen Ländern rund ums Mittelmeer (aber nicht in allen!) ebenso wie bei uns die Sommerzeit. Diese zählt der Mitteleuropäischen Zeit 1 Stunde hinzu (MEZ +1). Das heißt, die Ausgangszeit in Deutschland, Österreich und der Schweiz ist im Sommer MEZ +1.

WAS MAN ÜBER KREUZFAHRTEN WISSEN SOLLTE

Bei einer Kreuzfahrt kann man in kurzer Zeit und sehr bequem viele schöne Orte rund ums Mittelmeer besuchen. Die Gäste sind nicht nur alte Leute, sondern auch Babies, Teens, Sportler, Kulturinteressierte und viele andere. Das Durchschnittsalter der Kreuzfahrer liegt dabei bei 50,2 Jahren.



Der Kreuzfahrthafen von Palma de Mallorca

Trendurlaub Kreuzfahrt

Immer mehr Deutsche finden Gefallen an Seereisen! Der Deutsche Reiseverband DRV berichtet einen jährlichen Zuwachs bei den Hochseekreuzfahrten um etwa 8,4 Prozent bei 2 Millionen Gästen (2017). Diese geben für diesen wunderschönen Zeitvertreib 2,5 Millionen Euro im Jahr aus (nur die Kosten der Schiffsreisen). Deutschland ist 2015 die führende europäische Kreuzfahrtteilnehmernation geworden, hinter den USA. 449 hochmoderne und luxuriöse Kreuzfahrtschiffe befuhren 2017 laut CLIA (Cruise Line International Association) die Weltmeere und beförderten 25,8 Millionen Gäste – und es kommen immer mehr dazu: 29 neue Dampfer waren es 2016, sieben 2017, 13 neue Schiffe 2018, elf weitere 2019, und für 2020 sind ebenfalls schon elf neue Schiffe geordert. Das Kreuzfahrtgeschäft ist immer noch ein Wachstumsmarkt. Übrigens nicht nur für ältere Herrschaften: Das Durchschnittsalter der Passagiere liegt laut DRV bei 50,2 Jahren. Und am beliebtesten sind nicht etwa die langen ›Weltreisen‹, sondern eher die kürzeren Reisen: die durchschnittliche Reisedauer beträgt laut DRV 8,83

Nächte, und das beliebteste Gewässer ist für deutsche Kreuzfahrtteilnehmer das Mittelmeer!

Der durchschnittliche Reisepreis für Hochseekreuzfahrten wird vom DRV mit 1492 Euro angegeben. Durch die An- und Abreise, meist Flugreisen, sowie die Landausflüge und Sonderausgaben auf dem Schiff und an Land kann sich dieser Preis sehr schnell verdoppeln. Ein Ehepaar ist deshalb schnell bei 5000 Euro für dieses Vergnügen, dafür wird Ihnen auch allerhand geboten.

Sicherheit

Auf einer Kreuzfahrt wollen wir Spaß haben und uns erholen. Dabei wollen wir uns nicht verletzen oder gar das Leben verlieren. ›Wasser hat keine Balken‹ sagt ein Sprichwort, und ja, es ist auch schon einmal ein Kreuzfahrtschiff untergegangen. Jeder denkt jetzt an den Untergang der Titanic 1912 oder auch an die Havarie der Costa Concordia im Januar 2012, es gab immer wieder Unfälle, und nach jedem Unfall wurden die Konstruktion und die Sicherheitsvorschriften verbessert, vor allem auch in Hinblick auf den Brandschutz, aber



Die Regal Princess in der Bucht von Kotor (Montenegro)



Zwei Giganten nebeneinander im Hafen

ganz ausschließen lassen sich Unfälle nie. Feuer und Krankheits-Epidemien sind die größten Feinde der Kreuzfahrt. Auch traf schon einmal eine ›Monsterwelle‹ ein Kreuzfahrtschiff, damals, Anfang März 2010, trafen drei rund acht Meter hohe Wellen die ›Louis Majesty‹ im Mittelmeer nahe Marseille, dabei gab es einen Toten. Und die ›Anthem of the Seas‹ von Royal Caribbean geriet im Februar 2016 vor der Küste von North Carolina in einen schweren Sturm, der einige Verwüstungen auf dem Schiff hinterließ. Vier Passagiere wurden verletzt. Ja, es gibt leider keine absolute Sicherheit, aber verglichen mit den vielen Verkehrstoten dieser Welt bei Auto-, Bahn- oder Flugreisen ist die Kreuzfahrt eine sehr sichere Angelegenheit.

Die große Unsicherheit unserer Zeit hingegen ist der Terrorismus. Wie wahrscheinlich ist also die Gefahr eines terroristischen Anschlags gegen ein Kreuzfahrtschiff?

Lesen Sie dazu die Stellungnahme der CLIA (Cruise Lines International Association): ›Grundsätzlich sind Gewalttaten gegen Kreuzfahrtschiffe selten. Die Sicherheit von Passagieren und Crewmitgliedern hat jederzeit höchste Priorität. Die

Kreuzfahrtreedereien arbeiten eng mit nationalen und internationalen Polizei- und Sicherheitsbehörden zusammen. Schiffe der CLIA-Mitgliedsreedereien verfügen über speziell ausgebildetes und erfahrenes Sicherheitspersonal – u. a. ehemalige Mitglieder von Polizei- und Sicherheitsbehörden. Häfen und küstennahe Gebäude, Infrastruktur sowie Sicherheits- und Servicedienste für Passagiere werden in allen Destinationen streng geprüft. Sofern Bedenken gegenüber der Sicherheit von Destinationen und Routen besteht, haben Kreuzfahrtschiffe die Möglichkeit, unverzüglich ihre Reiseroute anzupassen, um Gebiete mit erhöhtem Risiko zu umfahren. Die einzelnen Maßnahmen und Protokolle werden aus Sicherheitsgründen nicht offengelegt.

Ein weiteres Problem der Schifffahrt weltweit ist die Piraterie. Ein Kreuzfahrtschiff auf See zu entern ist allerdings kaum möglich, einmal wegen der hohen Geschwindigkeit, zum anderen fällt es schwer, die hohe und glatte Bordwand zu erklimmen. Dabei werden die Piraten dann auch noch von Wasserwerfern und Schallkanonen (LRAD) der großen Schiffe attackiert.

Umwelt

Die Zeiten, da Abwässer und Abfälle einfach über Bord gekippt werden, sind längst vorbei: Abwasser wird gereinigt, bevor es ins Meer entsorgt wird und Abfälle werden verbrannt oder getrennt und zu Ballen gepresst im Hafen entsorgt. Tatsache jedoch ist, dass so ein Dampfer eine riesige Menge an Energie verbraucht, auch wenn er friedlich im Hafen liegt, und dass er eine erhebliche Menge an Feinstaub und Abgasen in die Luft pustet. Alle Kreuzfahrtschiffe müssen bestimmte Abgasnormen erfüllen, diese sind aber zur Zeit noch wesentlich großzügiger als für LKW. Man kann nun nicht die Kreuzfahrtbranche



Rußfahnen im Hafen von Rhodos

durch rigorose Gesetze kaputt machen, aber vielleicht sollte der Gesetzgeber für Neu- und Umbauten strengere Auflagen vorgeben. Es gibt bereits Techniken zur ›sauberen Schifffahrt‹ und sie werden ständig weiter entwickelt:

Senkrechtsteven verändern nicht nur das Aussehen der Schiffe grundlegend sondern verringern den Treibstoff-Verbrauch. Erstmals wurde dies angewendet bei der AIDAprima.

Effektive Rußfilter sind sehr teuer und sehr schwer, aber vielleicht kann man dafür bei einem Neubau einen ›Skywalk‹ oder ähnliche Gimmicks fortlassen.

Marine-Diesel ist umweltfreundlicher als Schweröl, aber auch wesentlich teurer. Wer wird freiwillig auf den teuren Treibstoff umstellen? Energierückgewinnungsanlagen würden den Treibstoff-Verbrauch verringern.

Landstrom-Anschlüsse sind im Kommen, dann können die Schiffe im Hafen ihre Diesel abstellen. Hamburg hat gerade einen Anschluss installiert, aber auch die Schiffe müssen entsprechend umgerüstet werden. Hierfür reicht eine Schuko-Steckdose nicht aus!

Kreuzfahrtanbieter müssen sich bei den

Emissionen ohnehin einiges einfallen lassen, wenn sie in Zukunft noch in Europa unterwegs sein wollen. Eine Einigung der Internationalen Maritimen Organisation sorgt nämlich dafür, dass bereits seit dem Jahr 2016 in Nordsee und Ostsee für den Schadstoffausstoß schärfere Grenzwerte gelten. Bis zum Jahr 2020 werden die zulässigen Werte noch einmal deutlich verringert. Dies kann dann nur noch mit Rußfiltern und Katalysatoren oder durch den Einsatz eines teureren Dieselmotors oder Gas erreicht werden.

In der ›Harmony of the Seas‹ und den drei anderen großen Schiffen von Royal Caribbean (Sunshine-Class) wird dazu ein sogenannter ›Scrubber‹ eingesetzt, dessen Funktion vereinfacht gesagt darin besteht, dass die Abgase mit Meerwasser besprüht werden, was eine chemische Reaktion auslöst, die insbesondere Schwefeloxide bindet. Ein zusätzlicher Einsatz von Chemikalien ist beim offenen System nicht notwendig. Beim Betrieb als geschlossenes System kommt Süßwasser unter Zusatz von NaOH zum Einsatz. NaOH ist Natriumhydroxid, es wird auch als kaustisches Soda bezeichnet und ergibt in Wasser gelöst Natronlauge.

Bei hybriden Systemen, wie dem für die Royal-Caribbean-Schiffe verwendeten System, wird das Abwasser entweder im geschlossenen Kreislauf wiederverwendet (zum Beispiel im Hafen) oder entsprechend gereinigt ins Meer zurückgeleitet. Die herausgefilterten Schadstoffe werden dann an Land fachgerecht entsorgt. Diese Systeme waschen 98 Prozent der Schwefeldioxide und 50 bis 60 Prozent der Rußpartikel aus den Abgasen. Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) hat aber bereits reklamiert, dass das Abwasser doch die Meere verunreinigen würde, obwohl es gereinigt ist.

Die AIDA-Reederei setzt schon heute auf Erdgas, und die AIDA Sol wurde am 9. Juni 2016 im Hamburger Hafen erstmals für den Aufenthalt im Hafen mit Erdgas-Energie beliefert. Mittelfristig soll Erdgas die AIDA-Schiffe antreiben, das mithilfe von Ökostrom synthetisch erzeugt wird. So ließe sich die Umwelt tatsächlich entlasten. »Power to gas« heißt die Technologie, bei der Wasserstoff aus der Elektrolyse von Wasser mit Kohlendioxid zu Methan gas verbunden wird. »Es wird noch etwas dauern, bis im großen Maßstab synthetisches Erdgas erzeugt wird und wir unsere Schiffe damit antreiben können. Aber wir arbeiten daran, dem näher zu kommen«, sagte Monika Griefahn, Umweltdirektorin bei AIDA-Cruises.

Zur Geschichte der Kreuzfahrt

Eines der ersten und bekanntesten Kreuzfahrtschiffe war sicher die Titanic der britischen Reederei White Star Line. Sie wurde in Belfast auf der Werft von Harland & Wolff gebaut und war bei der Indienststellung am 2. April 1912 mit 46329 BRT das größte Schiff der Welt (zum Vergleich: die 2015 gebaute Harmony of the Seas der Royal Caribbean Cruise Line hat 226963 BRT!). Die Titanic war für den Liniendienst auf der Stre-

cke von Southampton über Cherbourg und Queenstown nach New York unterwegs. Auf ihrer Jungfernfahrt kollidierte sie dann aber am 14. April 1912 gegen 23.40 Uhr mit einem Eisberg und sank zwei Stunden und 40 Minuten nach dem Zusammenstoß im Nordatlantik.

Ich selbst bin noch im Herbst 1968 mit der Bremen des Norddeutschen Lloyd im Linienverkehr von New York nach Bremerhaven gefahren, unter Kapitän Heinrich Behnsen. Das war allerdings schon die Zeit, in der die Reedereien wegen der aufkommenden Konkurrenz durch die Luftfahrt mit der Übersee-Linienschiffahrt bereits Verluste einfuhren. So wurde damals auch die Bremen bereits für Kreuzfahrten in die Karibik eingesetzt. Diese Bremen (inzwischen gibt es eine neue Bremen, Baujahr 1990) hatte 32335 BRT und bot Platz für 1150 Passagiere und 545 Mann Besatzung. Sie sank, ausgedient, am 6. Juni 1980 im Indischen Ozean bei ihrer Fahrt zum Abwracken in Taiwan.

Heute beherrschen die Amerikaner den Kreuzfahrtmarkt mit großer Übermacht. Angefangen hat das Ganze aber am Ende des 19. Jahrhunderts in Deutschland: Die Schiffe der Hapag (Hamburg-Amerikanische Paketfahrt AG) lagen in den



Speisesaal in der legendären »Titanic«

Wintermonaten im Hafen, da sich ihr fahrplanmäßiger Einsatz im Nordatlantik im Winter nicht lohnte. Da hatte Albert Ballin, Vorstandsmitglied der Hapag, die Idee, die Schiffe während dieser Zeit zu Vergnügungsfahrten in wärmere Gefilde zu schicken. Die erste ›Kreuzfahrt‹ war daraufhin eine zweimonatige Luxusreise der Augusta Victoria mit 241 Auserwählten von Cuxhaven über Genua, Kairo, Jerusalem nach Istanbul und Athen und wieder zurück nach Cuxhaven. Das war im Jahre 1891. Dieses Geschäftsmodell wurde ein großer Erfolg, und heute gibt es zahlreiche Kreuzfahrtreedereien, denn der Linienverkehr zwischen Europa und Amerika ist fast ganz zum Erliegen gekommen (Cunard bedient die Transatlantikstrecke von Hamburg oder Southampton nach New York, ab 1590 Euro). Die Schiffe werden immer größer und immer luxuriöser, und fast jeden Monat kommt ein Schiff dazu. Die Zahl der jährlichen Kreuzfahrtteilnehmer wird jetzt mit 27,2 Millionen angegeben, 2,2 Millionen Deutsche waren es 2017.



Kreuzfahrtschiffe gleichen schwimmenden Kleinstädten

Großen Anteil an dem Boom der Kreuzfahrten hat sicher die ZDF-Fernsehreihe ›Das Traumschiff‹ (seit 1981). Die Serie unter Produzent Wolfgang Rade mann, mit Sascha Hehn als Kapitän, Heide Keller (Cheffhostess), Nick Wilder (Schiffsarzt) sowie Harald Schmidt als Gentleman-Host und Inka Bause als Fitnesstrainerin begeistert mit den wunderschönen, exotischen Landausflügen und den schnulzigen Episoden einzelner Fahrgäste, die immer ein Happy-End haben. Mit Kreuzfahrten kann man wahrscheinlich auch gutes Geld verdienen, denn es gibt mittlerweile mehr als 39 Kreuzfahrt-Reedereien mit über 449 Schiffen und einem Jahresumsatz von über 120 Milliarden Dollar (2015), davon 3,4 Milliarden Euro in Deutschland (Quelle: CLIA 2016). Trotzdem ist auch diese Branche nicht von Insolvenzen verschont, und ausgerechnet das ›Traumschiff‹ hat es erwischt: Pleite – das Insolvenzverfahren für die Reederei Peter Deilmann und die Betreibergesellschaft der MS Deutschland wurde am 2. Januar 2015 eröffnet. Im März 2015 kaufte es der amerikanische Konzern ›Absolute Nevada LLC‹ und verchartert es jetzt für Kreuzfahrten in Europa.

Den Trend hin zum Vergnügen und zur totalen Unterhaltung auf ›Spaß-Kreuzfahrten‹ setzte die 1990 in Rostock gegründete Reederei AIDA-Kreuzfahrten mit ihren Klub-Schiffen. Das Erfolgsrezept (und auch die AIDA-Reederei) wurden von den Amerikanern übernommen, und ›free style cruising‹ ist das Thema aller neu erbauten (Riesen-) Kreuzfahrtschiffe. Dabei werden die Landgänge zu nebensächlichen Abwechslungen, der Gast verbringt die meiste Zeit auf dem Schiff und vergnügt sich in Parks mit echten Bäumen und echtem Rasen, an einem der Pools, in den Einkaufspassagen, den Kinos, Sportstätten Restaurants oder sonstigen Vergnügungsstätten.



Die Emerald Princess im türkischen Kuşadası

›Die Schiffe sind das Ziel‹, sagt CLIA. ›Während Kreuzfahrtschiffe früher als Transportmittel zu einem gewünschten Ziel angesehen wurden, sind Kreuzfahrtschiffe für viele heute das Ziel selbst. Die neuesten Schiffe bieten den Passagieren nie dagewesene Erlebnisse und Annehmlichkeiten an Bord – von Broadway-Produktionen und Designer-Geschäften bis hin zu besonderen Wasserrutschen und Autoscootern.‹ Sogar eigene Brauereien haben einige Schiffe, zum Beispiel die AIDAbule auf Deck 10 backbordseitig, und auch auf der AIDAsole und AIDAmar wird eigenes Bier gebraut.

Obgleich von den Deutschen erfunden, wird das Kreuzfahrtgeschäft heute von den Amerikanern dominiert: Carnival Corporation (51,9 Prozent) und Royal Caribbean Cruises (23,2 Prozent) belegen zusammen dreiviertel des weltweiten Kreuzfahrtgeschäfts! Aber immerhin – in Deutschland arbeiten etwa 36 000 Menschen in der Kreuzfahrt-Branche. Betrachtet man die bis zum Jahr 2022 geplanten Neubauten, so stellt man fest, dass der Trend zu immer größeren Schiffen führt, und der Boom der Kreuzfahrt-

schifffahrt ist trotz der Wirtschaftskrise von 2008/2009 und den Fast-Staatsbankrotts nicht aufzuhalten. Nach den neuesten Planungen haben die Kreuzfahrtreedereien für die Jahre 2018 bis 2022 immerhin 53 Neubauten in Auftrag gegeben. Die Werften kommen damit an ihre Grenzen, und es gibt nicht viele, die solche Riesenschiffe überhaupt bauen können (als Kreuzfahrtschiffe). Die Meyer Werft in Papenburg ist hier an der Weltspitze. Das größte Schiff, das in Papenburg gebaut wurde, ist die ›Ovation of the Seas‹, ebenfalls von Royal Caribbean Cruises, 168 666 BRT und 348 Meter lang, größer geht's in Papenburg nicht wegen der zu geringen Wassertiefe der Ems. Deshalb hat die Meyer-Werft Ende 2014 die schwächelnde STX Europa Werft in Turku, Finnland übernommen, wo Meyer jetzt die ganz großen Pötte baut. Ein teures Paddelboot kostet etwa 1600 Euro, so ein Kreuzfahrtschiff dagegen 1,6 Milliarden Dollar und die Auftragsbücher der Werften sind voll bis zum Jahr 2022!

Meyer-Werft

Besichtigungen sind nach Internet-Anmeldung möglich:

Meyer Werft GmbH & Co.KG
Industriegebiet Süd, 26871 Papenburg
Tel. 04961/81-0, Fax 04961/81-4300

www.meyerwerft.de

Die Besichtigungstour wird von Papenburg Tourismus organisiert und durchgeführt. Informationen und online-Buchung bei www.papenburg-tourismus.de. Führungen April bis Oktober: Mo bis Sa 9–17 Uhr, So 9–14 Uhr, November bis März: Mo bis Sa 9–17 Uhr. Dauer der Führung etwa zwei Stunden, Kosten 13,50/7,50 Euro.

Die Besichtigungstour ist hervorragend organisiert und für Freunde der Kreuzfahrtschiffe sehr interessant und unbedingt zu empfehlen.

BRT und BRZ, was ist das?

BRT und BRZ sind die Abkürzungen für Bruttoregistertonne und Bruttoreaumzahl. Beide sind ein Maß für das Volumen des Schiffes, also für seine Größe. Die größten (Kreuzfahrt-) Schiffe haben also die größten BRT oder BRZ. Die Ermittlung von Schiffsgrößen wurde notwendig, als man begann, Schiffe mit Abgaben zu belasten, um damit Kosten für Häfen, Schleusen, Leuchttfeuer oder das Ausbaggern von Fahrrinnen abzudecken.

Der Ausdruck Tonne entstand zu einer Zeit, als Schiffe nach der Anzahl der »Tonnen«, also der Fässer, die sie transportieren konnten, vermessen wurden. Verschiedene Hafenstädte benutzten dabei unterschiedliche Maße, sodass die Angabe eines Referenzmaßes, zum Beispiel der von Lübeck definierten »Lübschen Tonne«, notwendig war. Daraus entwickelte sich dann eine standardisierte Tonne, die Registertonne. Statt um das Gewicht des Schiffes, wie man beim Begriff Tonne (gleich 20 Zentner) annehmen könnte, geht es hierbei aber um das Volumen des Schiffes, also ein Raummaß.

Eine Registertonne entspricht 100 englischen Kubikfuß oder 2,83 Kubikmeter.

Die Bruttoregistertonne BRT umfasst das ganze Schiff mit allen Nebenräumen und Aufbauten.

Die Nettoregistertonne NRT errechneten sich aus BRT durch Abzüge aller für die Ladung nicht nutzbaren Räume wie, der Besatzungsunterkünfte, Brennstoffbunker, Kommandobrücke, Maschinen- und Heizräume Pumpenräume, Proviandräume, Wassertanks, Werkstätten und Vorratsräume.

Die Angabe der Größe eines Schiffes in Bruttoregistertonnen ist heute noch weit verbreitet, obgleich das neue Maß seit 1994 die Brutto (Netto) Register Zahl BRZ (NRZ) ist. Das ist hier vergleichbar mit dem Auto: Obwohl die Leistung eines Autos mit Kilowatt angegeben werden soll, können sich die meisten von uns unter der guten alten Pferdestärke PS immer noch eine Menge mehr vorstellen.

Die Bruttoreaumzahl ist eine dimensionslose Zahl, unter der sich kaum noch jemand etwas vorstellen kann, gelegentlich selbst sogenannte Experten nicht. Sie ist abhängig vom Schiffstyp und soll die Gebührenerhebung gerechter gestalten.

Um es für uns Laien, die ja die Liegegebühren Gott sei Dank nicht berechnen müssen, einigermaßen verständlich zu machen, betrachten wir hier nur die Kreuzfahrtschiffe, und für die gilt: $BRZ = V \times 1,1$, dabei ist V der Zahlenwert der in Kubikmeter gemessenen BRT.



Liegegebühren richten sich nach der Größe des Schiffes



Der Trend geht zu immer größeren Schiffen – hier die Oasis of the Seas

Die größten Kreuzfahrtschiffe der Welt

Ich werde häufig gefragt ›findet man sich auf einem so großen Schiff überhaupt zu recht?‹ Die Frage ist verständlich, aber auch leicht zu beantworten: Sie finden sich zurecht, besonders wenn Sie erkannt haben, dass alle Schiffe eigentlich gleich aufgebaut sind. Alle Schiffe haben etliche Decks, auf denen es nur Kabinen gibt (Kabinendecks). Diese interessieren uns schon einmal gar nicht – bis auf das eine Deck, auf dem wir wohnen. Die Decksnummer und die Zimmernummer sollte man sich allerdings merken, wie in jedem Hotel auch. Auf den Kabinendecks gibt es backbordseitig und steuerbordseitig je einen riesig langen Gang. Bei einigen Schiffen befinden sich alle geradlinigen Kabinennummern auf der einen Seite, die ungeraden auf der anderen Seite. Bei anderen Schiffen sind die Kabinen fortlaufend nummeriert. Auf jeden Fall gibt es auf dem Flur Wegweiser, die darauf hinweisen, welche Kabinen vorn und welche hinten liegen. Wenn man das beachtet, muss man nicht durch das ganze Schiff geistern, sondern muss nur auf dem richtigen Deck in der richtigen Richtung nach seiner Kabinennummer Ausschau halten,

wie in jedem etwas größeren Hotel auch. Alle Veranstaltungen auf dem Schiff wie Essen, Theater, Sonnen usw. finden auf zwei oder drei Decks statt, und alles ist in den Schiffsplänen genau eingezeichnet. Die Pläne bekommt man beim Einchecken und sie hängen an vielen Stellen im Schiff aus. So wird die Orientierung auf dem Schiff ganz einfach. Ob Sie allerdings auf einem Riesenschiff wie der ›Harmony of the Seas‹ oder der ›Symphony of the Seas‹ (→ S. 23) in sieben Tagen alle Einrichtungen kennenlernen, ist fraglich, es sind wirklich sehr, sehr viele! Wer nun auf einem anderen, kleineren Schiff fährt, findet im Prinzip den gleichen Aufbau vor, man muss nur den Plan zunächst einmal aufmerksam studieren und sollte sich die Kabinennummer einprägen, die steht nämlich nicht auf der Bordkarte, weil diese gleichzeitig der Kabinenschlüssel ist.

Die Daten der ›Giganten‹ sind, nach der Größe sortiert, in der folgenden Tabelle zusammengestellt. Man sieht aus der Tabelle, dass die Unterschiede nicht sehr groß sind und dass Royal Caribbean führend ist: von den zehn größten Kreuzfahrtschiffen der Welt gehören neun der Reederei Royal Caribbean.

Schiff	BRT	Länge	Passagiere Doppelbel.	Passagiere max.	Crew	Kabinen	Decks
Harmony of the Seas	226963	362,12	5479	6780	2100	2747	18
Symphony of the Seas	228081	361,01	6680	6870	2100	2759	18
Oasis of the Seas	225282	361,8	4047	7144	2384	2748	18
Allure of the Seas	225282	361,8	4074	7148	2384	2748	18
Quantum of the Seas	168666	348,7	4180	4905	1500	2090	18
Anthem of the Seas	168666	346,9	4180	4905	1500	2091	18
Ovation of the Seas	168666	346,9	4180	4905	1500	2091	18
Norwegian Epic	155873	329,45	4228	5368	1730	2124	18
Freedom of the Seas	154407	339	4515	3782	1360	1891	15
Liberty of the Seas	154407	339	3798	4960	1360	1899	15
Independence of the Seas	154407	339	3634	4375	1360	1817	15

Harmony und Symphony of the Seas – die beiden größten Kreuzfahrtschiffe der Welt

Princess Cruises wirbt mit dem Slogan ›come back new‹ – ›komme neu zurück‹, Royal Caribbean bewirbt seine Megaliner mit ›WOW‹, den etwas älteren Herrschaften, die noch nicht voll angliedert sind, entweicht beim ersten Anblick dieses Riesenschiffes einfach ein ›Oh!‹ Auch als Kreuzfahrt-Profi hält man für ein paar Sekunden inne und staunt über diese Dimensionen und den unglaublichen Anblick dieser gewaltigen Schiffe. Die ›Symphony of the Seas‹ hat 2018 die ›Harmony of the Seas‹ als größtes Schiff abgelöst. Obwohl die Schiffe praktisch baugleich sind, haben auf der Symphony noch einmal 90 Passagiere mehr Platz. Beide Schiffe sind über 362 Meter lang (aufrecht gestellt gut 37 Meter höher als der Eiffelturm) und ragen wie Hochhäuser über 60 Meter aus dem Wasser empord – WOW!

Hier nun der Steckbrief der Harmony of the Seas (www.royalCaribbeanpresscenter.com/fact-sheet/29/harmony-of-the-seas)

Harmony of the Seas

Länge:	362,12 m	Breite:	66,45 m
Höhe:	60 m	Tiefgang:	9,14 m
BRT:	226963	Geschwindigkeit:	22 kn (40,7 km/h)
Kabinen:	2747	Höchstgeschwindigkeit:	24 kn (44,5 km/h)
Decks:	18	Gästedecks:	16
Gäste (maximal):	6780	Gäste (Doppelbelegung):	5479
Besatzung:	2100	Rettungsboote:	18 mit je 370 Plätzen
Restaurants:	18	Bars:	14
Werft:	STX St.Nazaire	Querstrahlruder:	4 mit je 7500 PS
Hauptantrieb:	131883 PS	Wasserherstellung:	4,1 Mio. Liter tägl.
Flagge:	Bahamas	Heimathafen:	Fort Lauderdale
Indienststellung:	Mai 2016	Gästefahrstühle:	24



Die ›Harmony of the Seas‹

Von den 18 Decks sind 16 Besucherdecks, das unterste Besucherdeck ist Deck 3. Man kann mit dem vordersten Fahrstuhl bis zum Deck 16 fahren, und dann die Treppen hinauf zu Deck 17 und 18. Mein Freund Waldemar hat nun einmal beim Hochfahren die Stockwerke gezählt, dabei machte er eine merkwürdige Entdeckung: Er begann bei Deck 3 mit 1, erstes Besucherdeck, dann zählte er weiter, jede Etage. Oben angekommen war er mit seiner Zählung erst bei 15. Falsch gezählt. Nochmal fahren und zählen. Wieder nur 15 Decks! Mein verblüffter Freund Waldemar fuhr und zählte, fuhr und zählte und schließlich studierte er die Deckpläne des Schiffes, und siehe da, es gibt kein Deck mit der Nummer 13.

Auch Seeleute glauben nämlich, dass die 13 eine Unglückszahl ist. Deshalb gibt es auf den Kreuzfahrtschiffen in der Regel kein Deck Nummer 13. Eine mir bekannte Ausnahme ist die *Quantum of the Seas* von Royal Caribbean. Auch bei den Fluggesellschaften fehlt in der Regel die Reihe 13, dort sogar oft auch die Reihe 17, weil diese Zahl zum Beispiel in Italien und Brasilien als Unglückszahl gilt. Harry-Potter-Fans haben hier kein Problem, für sie ist das unsichtbare Deck 13 das maritime Pendant zum Gleis 9 $\frac{3}{4}$ nach Hogwarts und darum selbstverständlich für ›Muggels‹, das heißt für Nichtzauberer, nicht erkennbar.

Stadtteile

6780 Gäste und 2100 Crew-Mitglieder müssen bei maximaler Belegung versorgt werden, mit Essen und Trinken, mit Frischwasser, Abwasser, Abfallentsorgung, elektrischem Strom, Heizung und Kühlung, mit Internetanschluss, Krankenversorgung und Unterhaltung – das Schiff ist eine schwimmende Kleinstadt, die auch eine Verwaltung benötigt und eine ausgeklügelte Logistik.

Nachdem sie sich von dem ersten ›WOW‹ beim Anblick der gigantischen Außenfassade des Schiffes erholt haben, betreten die Passagiere über eine vordere oder hintere Brücke das Schiff und landen auf Deck 5, der ›Royal Promenade‹. Dies ist die Indoor-Flaniermeile mit Boutiquen, Restaurants und Bars. Sie ist etwa 19 Meter breit und 82 Meter lang. Der Blick fällt sofort auf die ovale ›Rising Tide Bar‹ am hinteren Ende der Promenade. Dies ist eigentlich ein gläserner Aufzug, in dem aber eine gemütliche Bar für 32 Gäste eingerichtet ist. Ein weiterer Hingucker ist die ›Bionic Bar‹ gleich neben der Rising Tide Bar, in der zwei Roboter die Drinks für die Gäste mixen. Die Roboter arbeiten schnell und ohne Pause, und die ganze Geschichte ist recht lustig.

Weiterhin finden wir an der Promenade die Rezeption (Guest Services), einen Schmuck- und Uhrenladen und mitten auf der Promenade einen Oldtimer, ein Jaguar XK120 – allerdings ohne Motor und Getriebe.

Cafés, Restaurants, Bars und etliche Geschäfte befinden sich auf dem Promenadendeck und dem Boardwalk. Der Boardwalk befindet sich auf Deck 6, der Hingucker ist dort ein herrliches, nostalgisches Karussell mit 18 Holzfiguren.

Erwähnen sollte man noch, dass es an der Royal Promenade und am Boardwalk auch Gästekabinen gibt, also Innenkabinen mit Balkon (Achtung: Diese werden auch als Außenkabinen verkauft!), darunter auch recht teure Grand Suites mit Balkon und Ozeansicht. Außerdem befindet sich auf Deck 6 auch der Auslauf der beiden Rutschen ›The Ultimate Abyss‹ (Der ultimative Abgrund), durch die ganz Mutige aus dem sechzehnten Stock herabgestürzt kommen.

Ebenfalls auf Deck 6 befindet sich der obere Eingang zum ›Aqua-Theater‹. Dies ist ein Open-Air Theater, dessen 735 Sitzplätze sich wie in einem Amphitheater in das Heck von Deck 5 und 6 einkuscheln. Man liegt, bis auf die ersten drei Reihen, bequem in Liegestühlen, und vor der Bühne befindet sich ein magischer, nierenförmiger Pool. Der Boden des Pools ist dreigeteilt und einzeln absenkbar bzw. einzeln anhebbar. In der Höchststellung ist der Poolboden trocken und dient als Vergrößerung der Bühne. Komplett abgesenkt erreicht der Pool dann eine Tiefe von 5,4 Meter.

Links und rechts vom Pool ragen zwei jeweils etwa 20 Meter hohe Sprungtürme empor. Zahlreiche Fontänen erzeugen Springbrunnen und Wasserspiele, und Großbildschirme sorgen dafür, dass die Darbietungen auf der Bühne und im Pool auch von den etwas ungünstigeren Sitzplätzen aus gut zu sehen sind. Dies sind 45-minütige, spektakuläre Unterhaltungen mit Tanztheater, Synchronschwimmerinnen und Turmspringern. Wegen der begrenzten Anzahl von Sitzplätzen rate ich dringend, Reservierungen zu machen, das geht für gebuchte Gäste auch schon vor der Reise über das Internet (www.royalcaribbean.de).

Auf Deck 8 befindet sich der Central Park, der Stolz des Schiffes. Er ist nach oben offen und dient als grüne Lunge der Harmony of the Seas. Hier stehen knapp 60 Bäume und es blühen über 2000 Pflanzen in 46 Beeten, von vier Gärtnern betreut. Alle Gewächse befinden sich in gut getarnten Pflanzkübeln und werden durch ein ausgeklügeltes Bewässerungssystem versorgt. Es ist wirklich eine Freude, durch diesen Park zu spazieren. Und wenn es regnet, verziehen sich die Besucher unter Regenschirme oder verschwinden in einem der zahlreichen Cafés und Restaurants. Es gibt 36 Balkonkabinen mit Blick auf den Park.

Den jungen Reiseteilnehmern sind 2700 Quadratmeter auf Deck 14 und 15 gewidmet. Es gibt einen Kindergarten und ein Kindertheater mit 55 Plätzen, in dem Talentshows veranstaltet werden. Für Nachwuchsforscher gibt es ein richtiges kleines Labor, in dem Experimente gemacht werden können. Beliebt ist The Living Room, ein gemütlicher Aufenthaltsraum zum ›Chillen‹ oder um seine Zeit am PC oder Tischkicker zu verbringen. Und ganz wichtig für die Teens ist die Fuel Teen Disco, wo man den zum Wohlfühlen nötigen Schalldruck auf die Ohren bekommt.

Für die Teenager gibt es zudem einen Videospielautomaten-Raum – hier ist Vorsicht geboten, denn es können sehr schnell erhebliche Kosten entstehen.

Und es gibt auch einen Babyraum mit Babybetten. Während alle Einrichtungen der Kinder- und Jugendabteilung, außer der Videothek, kostenlos genutzt werden können, muss die Babybetreuung bezahlt werden, je nach Teilnehmerzahl kostet das etwa acht Dollar die Stunde.

Auf Deck 15 befindet sich auch die ›Pool and Sports Zone‹ mit Solarium, zwei Whirlpools, drei Pools, Bistro, zwei Bars, Tischtennisplatten, Video-Arcade, und Sports Court.



Der ›Central Park‹

Ganz am Bug finden wir das ›Solarium‹, einen Bereich für Erwachsene ohne Krach und Musik mit dem Solarium-Bistro, wo man sehr angenehm essen kann. Rund um das Pooldeck sind mehrere Whirlpools verteilt. Die spektakulärsten sind die beiden Pools vor dem Solarium, die seitlich über die Bordwände hinausragen. Zwischen den jeweils zwei Schwimmbecken links und rechts befindet sich die riesige Öffnung bis zum Central Park herunter. Die beiden Seiten des Pooldecks sind in der Mitte durch eine breite Brücke über den Park verbunden. Dort befinden sich die Poolbar und die Sandbar, die einzigen Orte auf dem Schiff, wo geraucht werden darf.

Weiterhin gibt es backbordseitig den Sportspool und gegenüber die Splashway Bay, eine Wasserlandschaft mit Flachwasser und kleinen Wasserrutschen für Kinder. Ein eingezäuntes Vielzweck-Spielfeld für Tennis, Volleyball und andere Ballspiele und ein großer Minigolfplatz runden die Erlebniswelt der Sportsfreunde ab.

Eine tolle Einrichtung sind die beiden Gegenstromanlagen zum Surfen auf Deck 16 (Flow Rider). Tipp für die Damen: Der Wasserstrahl ist sehr heftig, deshalb könnte das Surfen im Bikini eventuell etwas problematisch werden. Zwischen den beiden Anlagen startet die Zip-Line, ein 25 Meter langes Stahlseil, das quer über den acht Decks tiefer gelegenen Boardwalk gespannt ist. Mit Gurten und Helm versehen kann man hier quer über das Schiff gleiten, das dauert zwar nur wenige Sekunden, macht aber höllisch Spaß.

Nicht vergessen dürfen wir natürlich die drei Wasserrutschen ›The Perfect Storm‹, die hier am Mainpool bzw. am Beachpool enden.

Zum Sportbereich gehört auch noch die Eislaufbahn im Studio B auf Deck 4 (Schlittschuhe können kostenlos ausgeliehen werden) und die beiden Kletterwände auf Deck 7, diese ragen empor bis einschließlich Deck 11.

Das Spa- und Fitness Center befindet sich auf Deck 5 und 6. Neben einem recht großen Fitnessraum gibt es hier eine Sauna und alle erdenklichen Angebote zur Schönheitspflege einschließlich Nagelstudio und Frisörsalon. Diese Angebote sind natürlich nicht kostenlos.

Besonders ansprechen möchte ich aber das ›Royal Theater‹. Es erstreckt sich über drei Decks, bietet Platz für 2161 Personen und hat eine technische Ausrüstung, für die sie so manches Theater beneiden würde. Aufgeführt werden abwechselnd die beiden Musicals ›Grease‹ und ›Columbus, The Musical‹, eine Eigenproduktion, sowie Shows von Gastkünstlern aus den Bereichen Zauberei, Jonglage, Musik und Akrobatik. Der Eintritt ist natürlich frei. Ein weiteres Theater, das ›Aqua Theater‹ befindet sich hinten auf Deck 5 und 6 (s.o.). Ein drittes Theater, ›Studio B‹, befindet sich auf Deck 3 und 4 mit Eingang auf Deck 4. Es hat Platz für 775 Besucher, tagsüber können hier die Gäste Schlittschuh laufen (Schlittschuhe können kostenlos ausgeliehen werden), abends gibt es die Eisshow ›1887‹ aus dem Paris zur Zeit von Jules Verne.

Die Tanzfreudigen treffen sich in Dazzles Nachtclub auf Deck 8 und 9. Eine große Tanzfläche bietet Platz für alle, hier finden auch die Tanzkurse statt.

Das Casino Royal befindet sich ebenfalls auf Deck 4 am hinteren Aufzug, es ist das größte Spielcasino auf einem Schiff.

Ganz wichtig ist natürlich, die vielen Gäste zu verköstigen. Auch dazu gibt es ausreichend Gelegenheit. Es gibt mehr als 30 Bars, Cafés und Restaurants, einige davon sind im Preis inbegriffen, in anderen wiederum muss man etwas zuzahlen.

Cruise Terminals

Die ersten Kreuzfahrtschiffe haben irgendwo in den Industriehäfen anlegen müssen. Das ist technisch natürlich kein Problem, aber für die Besucher ist es nicht sehr erfreulich, wenn sie morgens zwischen Riesenkränen und gewaltigen Containerbergen aufwachen. Inzwischen haben aber alle bedeutenden Kreuzfahrt-Destinationen spezielle Kreuzfahrt-Anleger mit eigenen Restaurants, Wechselschaltern, Geschäften und komfortablen Abfertigungshallen. Hier gelingt auch die Sicherheitsabspernung besser als in den Industriehäfen. Einige beliebte Destinationen haben aber auch heute noch keinen

Anleger für die großen Kreuzfahrtschiffe, weil sie einfach zu klein sind oder die Wassertiefe zu gering ist. Dann gehen die Schiffe im Hafenbecken auf Reede (ankern), und die Passagiere werden mit den Rettungsbooten (Tender) ans Land gebracht. Bekannte Orte dafür sind Bora Bora und im Mittelmeer Santorin.

Die bedeutendsten Kreuzfahrthäfen der Welt

Die jeweils zehn größten und schönsten Kreuzfahrthäfen der Welt sind, gemessen an ihren Besucherzahlen * und Bewertungen im Internet **:

Hafen	Land	Passagiere MIO/Jahr *	gehört zu den schönsten KF- Häfen **	Beschreibung Seite	Tenderhafen
Miami	FIO	4,1			
Port Canaveral	FIO	3,8			
Fort Lauderdale	FIO	3,7			
Nassau	BHS	3,0			
Cozumel	MEX	2,7			
Barcelona	SP	2,4		87	
Civitavecchia (Rom)	IT	2,2		166	
St. Thomas	ST	1,8			
Venedig	IT	1,7	ja	144	
St. Maarten	NL	1,6			
Sydney	AU		ja		
Geiranger	NO		ja		ja
Santorin	GR		ja	228	ja
Hamburg	DE		ja	28	
Hongkong	CN		ja		
Valletta	MT		ja	198	
Stockholm	SE		ja		
Neapel	IT		ja	175	
Bora Bora	TF		ja		ja

Die deutschen Kreuzfahrthäfen

Auch von deutschen Kreuzfahrthäfen starten einige Schiffe ins Mittelmeer, ich möchte ›unsere‹ Häfen deshalb auch ganz kurz vorstellen, gehört doch beispielsweise der Hamburger Hafen zu den zehn schönsten der Welt.

■ Hamburg

Der Hamburger Hafen ist gigantisch! Und das Hamburg Cruise Center liegt mitten drin, in der Hafen City mit der Elbphilharmonie, dem Baakenpark und dem Traditionsschiffhafen. Im Augenblick sind die Abfertigungsgebäude noch aus bunten Containermodulen zusammengebaut, aber es gibt einen Coffeeshop, einen Touren-Schalter und einen kleinen Andenkenladen. Von einem erhöhten Aussichtspunkt kann man die Schiffe und den Hafen überblicken. An der Stelle dieses provisorischen Baus wird jetzt aber ein neues, ganz modernes Kreuzfahrtterminal errichte. Neben dem Terminalkomplex mit einer Fläche von rund 3000 Quadratmetern auf zwei Etagen

wird es auch ein Hotel geben, eine Tiefgarage sowie ausreichend Busstellplätze für die Tourenbusse (ab 2021).

Auch in Altona, am Hamburger Cruise Center II, und an der Überseebrücke entlang der Landungsbrücken legen regelmäßig größere und kleinere Kreuzfahrtschiffe an. Und weil das alles noch nicht reicht, wurde in Steinwerder ein drittes Kreuzfahrtterminal eröffnet.

■ Kiel

Kiel hat in der Kieler Förde direkt vor der Kieler Innenstadt drei Kreuzfahrtterminals. Mit seinen modernen Passagierterminals ist Kiel der drittgrößte Reiseverkehrshafen in Nordeuropa, 450 000 Kreuzfahrtpassagiere sind es jedes Jahr, und an vier Liegeplätzen können auch die Giganten der Weltmeere mit bis zu 350 Metern Länge abgefertigt werden.

■ Bremerhaven

Im Jahre 1890 wurde die erste Kreuzfahrt in Deutschland von Bremerhaven aus durchgeführt. Seitdem entwickelte sich



In der Hamburger Hafencity



Klein, aber fein: Wismar

Bremerhaven zu einem der wichtigsten Kreuzfahrthäfen in Deutschland. Viele Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt laufen die Seestadt an. Die imposanten Schiffe und das rege Treiben an der Kais kann von der Besuchergalerie aus beobachtet werden. Diese befindet sich im vierten Stock des Kreuzfahrt-Terminals und bietet einen herrlichen Panoramablick über die Schiffe und die Weser. Der Zugang befindet sich an der Steubenstraße 7 oder Columbuskaje 1.

■ Wismar

Vor den Toren der Stadt befindet sich das Columbus Cruise Center Wismar mit einer modernen Empfangshalle mit 1200 Quadratmeter Nutzfläche. Unter dem Motto »Klein aber fein« hat Wismar bewiesen, dass es auch für kleinere Destinationen möglich ist, professionell am Kreuzfahrtgeschäft zu partizipieren. Der Hafen wird von kleineren Schiffen angesteuert (232 Meter).

Als UNESCO-Weltkulturerbe und Hansestadt bietet Wismar seinen Gästen unzählige Sehenswürdigkeiten aus den Zeiten der Backsteingotik und der Schwedenherrschaft. Der Alte Hafen, der sich in unmittelbarer Nähe des Kreuzfahrtterminals befindet, lädt durch seine gemütlichen Cafés, Restaurants und Fischkutter zum Verweilen ein. Bis zur historischen Altstadt ist es nur ein Katzensprung.

■ Rostock/Warnemünde

Hier liegt das Kreuzfahrtterminal in direkter Nähe zum Ostseebad Warnemünde und 20 Autominuten von Rostock entfernt. Durch die unmittelbare Schienenanbindung und den nahen Autobahnanschluss ist der Hafen optimal zu erreichen. Das Terminalgebäude ist eine Stahl-Glas-Konstruktion und besitzt eine Gesamtfläche von nahezu 3000 Quadratmetern. Zum langen Sandstrand und der Altstadt von Warnemünde sind es nur wenige Schritte.

Reiseplanung

Eine Kreuzfahrt ist eine ideale Variante, um fremde Länder zu besuchen, ohne die Koffer ständig ein- und auspacken zu müssen. Das ›Hordentum‹ ist dabei allerdings vorprogrammiert, denn nach dem Anlegen des Schiffes wollen fast alle Passagiere, und das sind durchaus mehrere Tausend, möglichst schnell an Land gehen. Da die meisten Besucher jedoch irgendwelche Landausflüge vorgebucht haben, zerstreut sich die Menge erstaunlich schnell, und am Nachmittag kommen alle mit mehr oder weniger brauchbaren Mitbringseln beladen

zurück, um in dem Bauch des Kreuzfahrtriesen wieder zu verschwinden – dann ist der Spuk vorbei. Wer sich als Kreuzfahrtteilnehmer daran stört, kann ja auf dem Schiff bleiben, da ist es dann sehr ruhig. Und wer sich als Nicht-Kreuzfahrtteilnehmer daran stört, muss ja keine Kreuzfahrt machen. Die Einheimischen jedoch empfangen die ›Horden‹ gern, lassen sie doch im Schnitt 27 Euro im Land, was sich in Hamburg zum Beispiel auf 204,6 Millionen Euro in 2015 aufsummiert hat. (›Die Welt‹ vom 6.1.2016).

Wichtige Kreuzfahrt-Reedereien und ihre Schiffe: (Stand 2018)

Reederei	Schiffe	Passagiere	geplant bis 2024	Besonderheit
Carnival Corporation (USA)				
Carnival Cruise Line	27	2052–3936	2	
Holland America Line	16	793–2106	2	
AIDA Cruises	14	1180–3286	2	
Princess Cruises	18	680–3560	1	
Costa Crociere	15	1248–3724	4	
Seabourn Cruise Line	5	je 450	1	
P&O Cruises	8	710–3480	2	
P&O Australia	6	578–2052		
RCL Cruises LTD (USA)				
Royal Caribbean Internat.	26	1600–6360	5	2016 größtes Schiff
Celebrity Cruises	14	200–2825	3	
Azamara Club Cruises	3	je 694		
Pullmantur Cruises (FR)	4	1828–2733		
TUI Cruises (50 % Beteil.)	8	1912–2506	1	
Norwegian Cruise Line (NO)				
Norwegian Cruise Line	17	1936–4228	1	
Oceania Cruises	6	684–1258		
Regent Seven Seas	5	700–750	1	
MSC Crocieres (IT)				
	17	1554–3700	5	8 weitere in Planung
Andere Reedereien				
Celestyal Cruises (Cyp)	3	960		
CMV (Gr.Brit)	5	395–1860		+1 Flusssdampfer
Crystal Cruises (JP)	3	62–1100	1	