

Klaus Viedebantt



101 Dinge
die man über
Kreuzfahrten
wissen muss



BRUCKMANN

101 Dinge, die man über Kreuzfahrten wissen muss

Klaus Viedebantt



BRUCKMANN

Inhalt

Vorwort

- 1** Historie | Seit 1844: Im Winter ab in den Süden!
- 2** Kreuzfahrt zum Ruhm | Vom Schiffslotsen zum Schriftsteller
- 3** Der erste Cruise Liner | Das kurze Luxusleben der *Prinzessin Victoria Luise*
- 4** Eine Epoche | Vom Ocean Liner zum Cruise Liner
- 5** Ferien mit der Partei | Die Kreuzfahrt-Flotten der Nazis und der DDR
- 6** Rekorde | Schwimmende Kleinstädte
- 7** Unglücke | Albtraum statt Traumschiff
- 8** Mayday! | Geschichte eines Notrufs
- 9** Die größten Reedereien | Carnival, Costa, Cunard & Co
- 10** Der Kreuzfahrt-Kapitän | Brückengott und Entertainer
- 11** Der Offizier | Spitzname »Streifenhörnchen«
- 12** Der Chief | Herrscher der »Maschine«
- 13** Der Wirtschaftsdirektor | Hotman's großes Reich
- 14** Der Chef | Genuss auf Französisch: Souschef, Maître d'Sommelier
- 15** Food & Beverage | Tonnenweise Proviant
- 16** Ausflüge | Land in Sicht!
- 17** Der Cruise-Direktor | Veranstaltungen von Mozart bis Rock
- 18** Mega-Unterhaltung | Das Schiff ist das Ziel
- 19** Der Gentleman Host | Seriöse Gigolos in Diensten der Reederei
- 20** Der Lektor | Ein Spezialist für Land und Leute
- 21** Fitness | Ein rundum gesundes Geschäftsmodell
- 22** Körperpflege | Verwöhnprogramme vom Feinsten
- 23** Der Purser | Euro, Pfund, Dollar ... ein Blick in die Kassen
- 24** Trinkgeld | Wie viel ist angemessen?
- 25** Der Passagier | Keine klassenlose Gesellschaft
- 26** Reederei-Club | Seemeilen für Stammgäste
- 27** Wohltätigkeit | Spenden für einen guten Zweck
- 28** Hochzeit auf See | Nahezu weltweit möglich
- 29** Kinder an Bord | Nicht immer wird Rundum-Betreuung garantiert
- 30** Gäste mit Handicap | Mit Pool-Lift und Vibrationsalarm
- 31** Routenplanung | Europa lockt mit vielfältigen Attraktionen
- 32** Kurs Ost- und Nordsee | Europas Norden von Finnland bis Island

- 33** Kurs Westeuropa | Entlang der Atlantikküste gen Süden
- 34** Kurs Mittelmeer | Im Zentrum der Antike
- 35** Kurs Atlantik | Afrika, Nord- und Südamerika
- 36** Kurs Karibik | Mit US-Dollar bestens gerüstet
- 37** Kurs Indischer Ozean | »Big Five« in Afrika, »Backwater« in Asien
- 38** Kurs Pazifik | Ikonen des Fernwehs
- 39** Kurs Arktis & Antarktis | Im Trend unserer Zeit
- 40** Tierbeobachtungen (1) | Beeindruckende Erlebnisse
- 41** Tierbeobachtungen (2) | Begegnungen unter Wasser
- 42** Tierbeobachtungen (3) | Geflügelte Vertreter
- 43** Weltreisen | In 377 Tagen um die Welt
- 44** Golf-Reisen | Boommarkt mit zahlreichen Angeboten
- 45** Musik-Reisen | Sinfonien mit Seegang
- 46** Garten-Reisen | Die Karibik ist ein Blumenmeer
- 47** Foto-Reisen | Landgang mit Kamera
- 48** Kulinarische Reisen | Mit Stars und Sternen
- 49** Restaurants an Bord | Die Qual der Wahl
- 50** Lieblingsspeisen | Am liebsten wie zu Hause
- 51** Kreuzfahrt-Bars | Der Roboter serviert Sex on the Beach
- 52** Kabinen | Bye-bye, Bullauge!
- 53** Suiten | Betten zum Preis einer Luxuslimousine
- 54** Decks | Von unten nach oben
- 55** Die große Bühne | Tonnenweise Theatertechnik
- 56** Die Bibliothek | Neue Konzepte auf dem Prüfstand
- 57** Im Kino | Kreuzfahrten auf der Leinwand
- 58** In der Literatur | Mord, Liebe und Satire
- 59** TV-Serien | Vom »Love Boat« zum »Traumschiff«
- 60** Dreharbeiten | 20 Prozent »Traumschiff«-Rabatt
- 61** Reiserecht | Streitfälle vor Gericht
- 62** Pleite des Veranstalters | Die Heimreise ist sicher
- 63** Das Kursangebot | Überraschend vielfältig
- 64** Die Bord-Boutique | Shopping als Wachstumsmarkt
- 65** Das Spielcasino | Die Würfel sind gefallen
- 66** Das Hospital | Hoffentlich gut versichert
- 67** Im Todesfall | »Operation Rising Star«
- 68** Seekrankheit | Wirksame Mittel an Bord
- 69** Geheimcode | »Mr. Mob« – Mann über Bord
- 70** Seemannslieder | Bitte mitsingen!
- 71** Seemannshandwerk | Fachbegriffe und ihre Bedeutung
- 72** Geschwindigkeit | Von Knoten, Seemeilen und Windstärken
- 73** Die Brücke | Das Revier des Kapitäns

- 74** Navigation (1) | Vom Leuchtfeuer zur Satellitenortung
- 75** Navigation (2) | Ein Netz aus unsichtbaren Linien
- 76** Navigation (3) | Wenn neue Inseln entstehen
- 77** Privatinseln | Profitable Strände
- 78** Hafeneinfahrten | Bilder, die man nicht vergisst
- 79** Häfen | Die größten, schönsten, spektakulärsten
- 80** Hafen-Abenteuer | Inseln ohne Landgang-Garantie
- 81** Revierfahrten | Per Schiff über Land
- 82** Kanalpassagen | Von einem Meer zum anderen
- 83** Segelschiffe | »Hart am Wind« in alle Welt
- 84** Fähren | Jeder Neubau wird luxuriöser
- 85** Frachtschiffe | Mit dem Cargo-Dampfer unterwegs
- 86** Expeditionsschiffe | Auf der Suche nach dem Abenteuer
- 87** Schlauchboote | Immer im Einsatz
- 88** Beiboote | Tender- und Rettungsboote
- 89** Sicherheit | Üben für den Ernstfall
- 90** Security | Sound-Kanonen gegen Piraten
- 91** Verbrechen | Mord an Bord?
- 92** Das Wetter | Auf See ist alles möglich
- 93** Die Werft | Attraktion Cruise-Liner-Bau
- 94** Der Schiffbau | 3-D-Puzzle mit Ozeanriesen
- 95** Der Antrieb | Heutzutage möglichst wirtschaftlich
- 96** Propeller & Ruder | Beweglichkeit garantiert
- 97** Treibstoffe | Ende der Dreckschleudern in Sicht
- 98** Schornsteine | Je mehr, desto besser
- 99** Spezielle Wünsche | Törns für Katzenfreunde & Co.
- 100** Schiffstaupe | Natürlich mit Champagner
- 101** Fluss-Kreuzfahrten | Ein Blick in die Kristallkugel

Bildnachweis
Impressum

Vorwort

Kreuzfahrtschiffe gleiten stets auf der Sonnenseite des Lebens entlang. Nicht nur im übertragenen, sondern vor allem im meteorologischen Sinn. Gewiss, auch auf See gibt es raues Wetter, aber die Kapitäne der Sonnenscheinflotte ändern in Front eines hässlichen Tiefs einfach den Kurs - wenn nicht die neue Route sehr viel länger und die Treibstoffrechnung somit sehr viel höher ist. Dieses Rundum-glücklich-Versprechen erklärt auch den enormen Erfolg des Cruise Business: 1999, als »Kreuzfahrt« schon längst kein Fremdwort mehr war in hiesigen Reisebüros, stachen rund 306 000 Deutsche in See. 2019 waren es bereits 2,94 Millionen.



Passagierin mit Corona-Maske

Doch dann der totale Absturz: Corona. Ganze Schiffe mussten mit Mann und Maus in Quarantäne, die prominentesten Reedereien waren betroffen. Weltweit wurden alle Fahrpläne Makulatur, reihenweise machten die Musikdampfer für Monate fest. Hektisch reagierten die Reeder, indem sie Sicherheit und Programme hochfuhren. Nach zwei existenzbedrohenden Jahren zeigte sich Licht am Horizont: 2022 gingen die Flotten – Schiff für Schiff – wieder auf große Fahrt und warben fortan mit »sicherem Urlaub«: Alle Passagiere mussten vor ihrem Törn eine »vollständige Impfung« nachweisen (mit oder ohne dritte

Booster-Impfung). Die Schiffe wurden nur noch mit 60 bis 80 Prozent ihrer Kapazität gefüllt, in den Restaurants und Bars waren alle Stühle, auf den Decks alle Liegen auf Abstand gestellt. Zeitweise galt an Bord Maskenpflicht. Auch die Crews wurden in kurzen Abständen auf das Virus getestet. Und (wenn auch) zögerlich kehrten die Passagiere auf die Decks und die Schiffe auf die Sonnenseite des Globus zurück.

Ganz neu waren diese medizinischen Herausforderungen für die Branche nicht. Seit Langem kennen Schiffsärzte die sehr ansteckenden Norovirus-Infektionen, die leicht Hunderte von Passagieren mit Magen-Darm-Erkrankungen plagen können, was auch schon zum Abbruch einiger Reisen geführt hat. Aber Reeder, Kapitäne und Schiffsmediziner haben gelernt, dem Virus mit minutiösem Hygieneregime zu trotzen - mehr oder minder erfolgreich. Erfahrungen, die sich beim Einfall des Covid-Virus in die schöne Welt des Cruising bewährt haben und wohl auch weiter bewähren werden. Und bei kleineren Malaisen hilft nicht zuletzt der Gang in die Bordbar, wo in jedem Fall ein »Doktor« (so der vielversprechende Name eines klassischen Cocktails) auf seine »Patienten« wartet.



Abendruhe auf der *Disney Dream*: Bei Sonnenuntergang, kurz vor der Dinner-Zeit, ist das Promenadendeck oft menschenleer.

Dieses Buch gibt einen kurzen Überblick zur Geschichte der Kreuzfahrt, stellt auch die Frauen und Männer vor, die auf ihren Arbeitsplätzen an Bord die Ferien auf See erst möglich machen, und beschreibt schließlich die weltweit wichtigsten Kreuzfahrt-Revier. Das Angebot der Reedereien hat sich in den letzten Jahrzehnten gemäß den Interessen der Passagiere aufgefächert, Musikreisen und kulinarische Touren sind zwei der hier vorgestellten Beispiele. Weitere Kapitel führen hinter die Kulissen der schwimmenden Urlaubsträume, streifen auch Widrigkeiten wie die Seekrankheit und informieren knapp über die Technik auf der Brücke und unter Deck.

Seeleute wünschen sich vor dem Ablegen »allzeit eine Handbreit Wasser unterm Kiel«. Für uns Kreuzfahrer möchte ich ergänzen: »Und immer einen Fingerbreit Single Malt Whisky im Glas.« Cheers!

Ihr Klaus Viedebantt

1 Historie

Seit 1844: im Winter ab in den Süden!

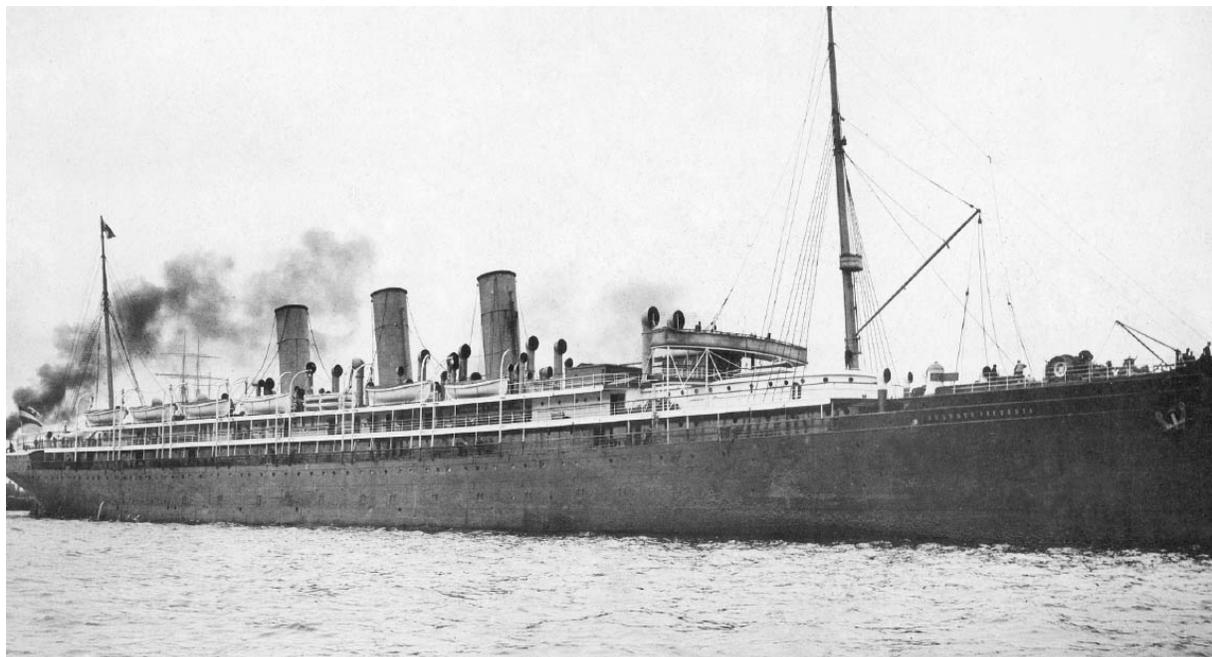
Um das Jahr 1850 wurde Hamburg weltberühmt: Es entwickelte sich zum wichtigsten Hafen für annähernd sechs Millionen Auswanderer in die »Neue Welt«, nach Nordamerika. Sechs Wochen dauerte die Überfahrt unter Segeln, Dampfschiffe brauchten später nur noch zwei.

Alfred Ballin, der Generaldirektor der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag), machte mit seiner damals weltgrößten Schifffahrtslinie zwischen Hamburg und New York klotzige Gewinne, nur im stürmischen Winter nicht. Also sann Ballin auf Abhilfe: 1891 schickte er seinen Schnelldampfer *Augusta Victoria* auf eine »Bildungs- und Vergnügungsfahrt« ins Mittelmeer. Der Versuch war ausgebucht, die Kreuzfahrt war geboren.

So zumindest sagen es die Hamburger. Die Briten sehen das ganz anders, spricht sich selbst als Erfinder der Kreuzfahrt. Nicht zu Unrecht, denn schon 1844 reisten Passagiere mit der englischen P&O Line »zum Vergnügen« ins Mittelmeer.

Mit der *Augusta Victoria* gingen am 22. Januar 1891 in Cuxhaven 241 Passagiere auf eine nahezu zweimonatige Reise. Erste Häfen waren Southampton, Gibraltar und Genua. In Alexandria blieb das meist »Kaiserin« genannte Schiff fünf Tage, in Jaffa, Beirut und Konstantinopel (dem heutigen Istanbul) jeweils vier Tage - Zeiten, die für Ausflüge genutzt wurden, etwa nach Kairo zu den Pyramiden oder nach Jerusalem. Auf dem Rückweg wurden Piräus (Athen), Malta, Palermo, Neapel und Lissabon

angelaufen, ehe kurz vor Cuxhaven in Southampton die dort zugestiegenen Briten das Schiff wieder verließen.



Die *Augusta Victoria* 1891 unter deutscher Flagge



Ornament über dem Eingang der Hapag-Lloyd-Zentrale in Hamburg

Wegen der guten Winternachfrage versuchte Ballin 1894 auch seine erste Sommer-Kreuzfahrt. Sie führte entlang der norwegischen Küste bis nach Spitzbergen. Eine neue, heute sehr gefragte Kreuzfahrt-Destination zierte fortan die Kataloge. 1896 lief die *Columbus*, ein Schwesterschiff der *Augusta Victoria*, zu einer »Vergnügungsreise« in die Karibik aus – heute ist es das weltweit wichtigste Kreuzfahrt-Revier.

Ein Königreich als Kreuzfahrt-Pionier

Wenn es um die erste Kreuzfahrt geht, kann auch Italien mitreden: 1833 stach die *Francesco I* in Neapel in See und fuhr nach Konstantinopel und zurück. Das zwei Jahre zuvor nahe Neapel erbaute Dampfschiff mit zwei Segelmasten (die für damals stattlichen 120-PS-Maschinen sorgten für flotte Fahrt) ging unter der Flagge des »Königreichs beider Sizilien«, einem Vorläufer des Staates Italien, auf den Törn. An Bord vergnügten sich drei Monate lang Prinzessinnen, echter und Finanzadel.

2 Kreuzfahrt zum Ruhm

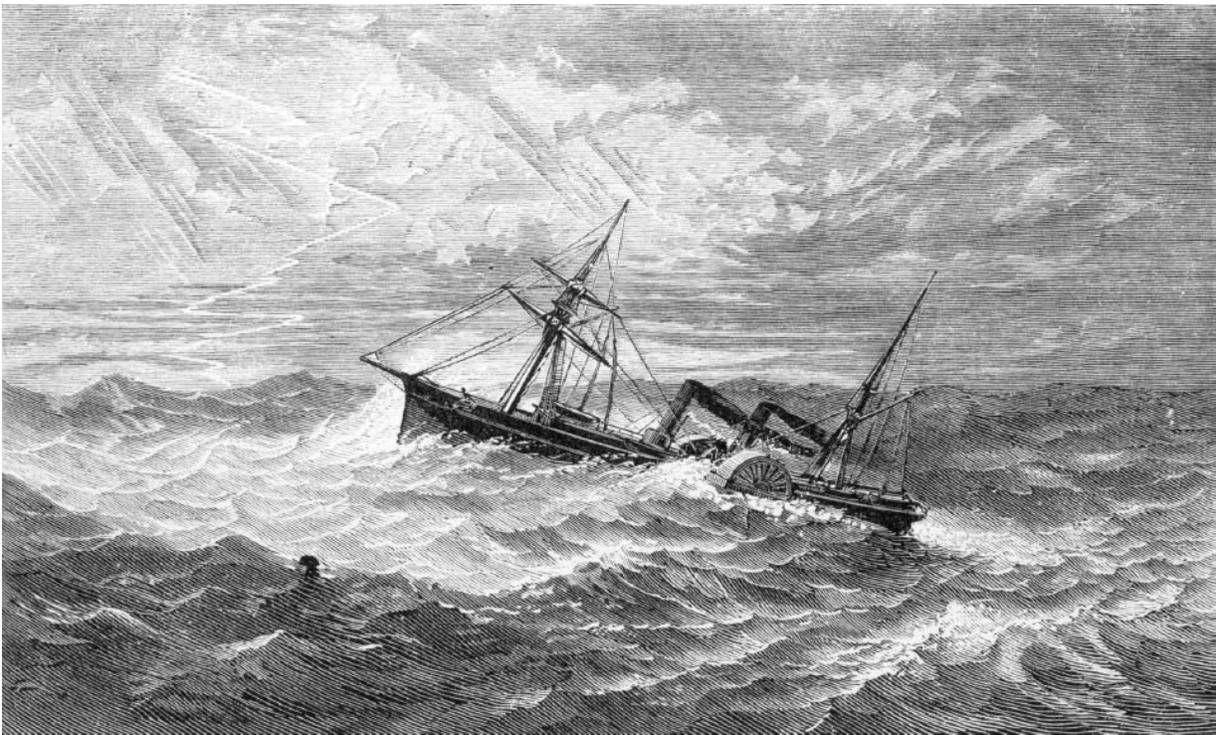
Vom Schiffslotsen zum Schriftsteller

Es war wahrscheinlich das ungewöhnlichste Kreuzfahrtschiff, das je auf große Fahrt ging: Die *Quaker City* hatte sich zuvor ihre Meriten als Kriegsschiff der Nordstaaten im Amerikanischen Bürgerkrieg erworben. Umgebaut startete der 70 Meter lange Seitenraddampfer 1867 in New York zu einer fünfeinhalb Monate langen »Vergnügungsreise« nach Europa und via Jaffa nach Jerusalem ins Heilige Land. »Pilgerreise« hätte wohl auch gepasst, denn es war eine überwiegend fromme und reiche Schar, die sich zu diesem von der P&O Line organisierten Törn versammelt hatte.

Ein junger Mann, der als Reporter mit auf Reisen ging, passte nicht ganz in diesen Kreis: Samuel Langhorne Clemens, ein strammer Zecher, der seit drei Jahren unter dem Namen »Mark Twain« schrieb. Damals kaum bekannt, sollte sich das nun ändern, denn die Artikel, die er von unterwegs an eine Zeitung in Kalifornien schickte, fanden großen Anklang. Twain machte 1869 daraus ein Buch: »The Innocents Abroad« (»Die Arglosen im Ausland«, 1875) hieß sein erster Bestseller, der den Autor zunächst in Amerika, dann weltweit berühmt machte.

Twain hielt wohl nicht viel von seinen rund 70 Mitreisenden. In einem privaten Brief schrieb er von »Psalmen singenden Rindern«. Aber auch umgekehrt waren die Reisegefährten von ihrem schreibenden Begleiter nicht sonderlich angetan. Immerhin: Ein Passagier, Charles Langdon, stellte Twain seine Schwester

Olivia vor - eine geziemende Zeit später wurde sie seine Ehefrau.



Mark Twains Quaker City im Sturm auf dem Atlantik



Mark Twain - vom Mississippi-Lotsen zum erfolgreichen Schriftsteller

Apropos »Mark Twain«

Samuel Clemens, der ausgebildeter Mississippi-Lotse war, benutzte als Autor gleich mehrere Pseudonyme. »Mark Twain« bedeutete in der Lotsen-Fachsprache »Markierung zwei« auf der Schnur, mit der Matrosen die Wassertiefe unter dem Schiff maßen, die sie dem Steuermann zuriefen.

Der Flussschiffer, der Clemens das Navigieren lehrte, unterschrieb kurze, sachliche Informationen für eine Zeitung mit »Mark Twain«.

3 Der erste Cruise Liner

Das kurze Luxusleben der *Prinzessin Victoria Luise*

Es war sozusagen ein Jahrhundertereignis: 1900 lief das erste nur für diesen Zweck gebaute Kreuzfahrtschiff vom Stapel: *Prinzessin Victoria Luise*. Der Hamburger Reeder Alfred Ballin hatte zuvor schon Hapag-Linienschiffe im Winter vom Atlantik abgezogen und auf Kreuzfahrt geschickt. Ein gutes Geschäft, deshalb ließ er ein neuartiges Schiff bauen, das sich allein diesem Vergnügen widmen sollte.

Es wurde ein eleganter Dampfer, eher einer Jacht ähnlich als den damaligen Passagierdampfern. Ballins Freund Kaiser Wilhelm II. war sehr angetan von dem Projekt und steuerte sogar Ideen zum Innenausbau bei. Und da Ballin das Schiff nach der Tochter des Monarchen nennen wollte, konnte er den Kaiser auch als Taufpaten gewinnen. Alles schien prächtig, nur am Rande merkte Wilhelm II. (angeblich doch etwa säuerlich) an, *Prinzessin Victoria Luise* sei länger als seine royale Jacht, die *Hohenzollern*.



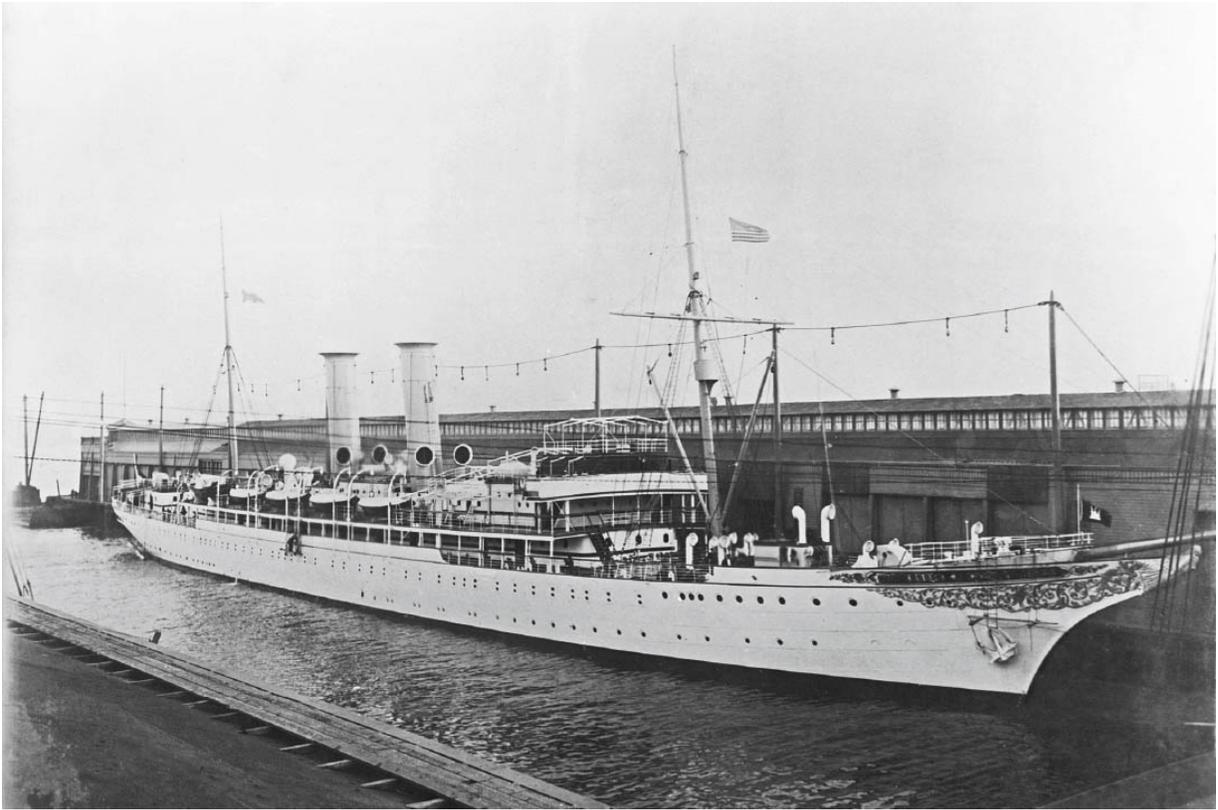
Neuer Star der Meere

Das Luxusschiff, dem das einflussreiche US-Magazin »Scientific American« eine Titelseite widmete, hatte 120

Kabinen, jede mit Wohn- und Schlafräum, Bad und Toilette. Es gab eine Bibliothek, ein »Gymnasium« (Fitnessraum) und eine Dunkelkammer für fotografierende Passagiere. Die erste Kreuzfahrt führte nach New York und anschließend in die Karibik, das heutzutage bedeutendste Kreuzfahrt-Revier der Welt. Weitere Ziele waren das Mittel- und das Schwarze Meer. In der Karibik allerdings, vor der Küste Jamaikas, lief die *Prinzessin* 1906 nach einem Fehler des Kapitäns auf einen Felsen. Es war ein Totalverlust. Alle Menschen an Bord konnten zwar gerettet werden, der Kapitän hatte sich jedoch bereits in seiner Kabine erschossen.

Erstes vs. größtes Kreuzfahrtschiff

	<i>Prinzessin Victoria Luise</i>	vs.	<i>Wonder oft the Seas</i>
Länge (m)	138		362
Breite (m)	14		66
Passagiere (max.)	192		6988
Crew	16		2394
Vermessung (BRT)	4409		235 600
Geschwindigkeit (kn)	15 (28 km/h)		25,1 (46 km/h)



Die elegante *Prinzessin Victoria Luise* – das erste Kreuzfahrtschiff ...

Wegen der großen Nachfrage nach Kreuzfahrten hatte die Reederei allerdings schon im Jahr zuvor den britischen Dampfer *Scot* gekauft, ließ ihn umbauen und schickte ihn anschließend als *Oceana* auf Kreuzfahrt. 1911 kehrte außerdem eine *Victoria Luise* zurück in die Kreuzfahrt: die viel größere vormalige *Deutschland*. Sie kreuzte bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs. Und aus der Reederei Hapag ging später die heutige Luxus-Kreuzfahrtlinie Hapag-Lloyd hervor.



... im Vergleich zum größten

4 Eine Epoche

Vom Ocean Liner zum Cruise Liner

Abgebrannt, abgesoffen, abgewrackt ... die glanzvolle Epoche der Transatlantik-Liner endete für viele dieser bewunderten Schiffe auf traurige Weise. Für einige der berühmten Dampfer gab es jedoch ein zweites Leben als Cruise Liner. Das bekannteste Beispiel war die elegante, treibstoffdurstige *France*, die von 1962 an die Route Le Havre–New York befuhr. Im Winter ging sie auch auf Kreuzfahrtkurs, finanziell reichte es aber trotzdem nicht. Deshalb waren bereits 1974 ihre Tage gezählt. 1979 erwarb der norwegische Reeder Knut Kloster (Norwegian Cruise Line/NCL) Frankreichs einstigen Stolz und ließ die nun auf *Norway* getaufte Luxusbarke mit dem blauen Rumpf für den US-Massenmarkt umbauen. Das Schiff wurde ein großer Erfolg – bis 1999 der Maschinenraum ausbrannte. Ein Jahr später übernahm die asiatische Star Cruises die NCL und setzte die *Norway* wieder in der Karibik ein. 2003 schließlich explodierte in Miami ein Kessel des Schiffs, was drei Jahre später zum Abwracken der »Blue Lady« führte.



Lego-Modell der *Queen Mary 2* im Maritime Museum Hamburg



Die *France* nach ihrer Jungfernfahrt vor der Skyline von Manhattan



Die QM2 im Hamburger Hafen, mit Großsegler und Museumsschiff *Cap San Diego*



Wirtschaftlich notwendig

Eine Reihe anderer Atlantik-Liner führte bereits Jahre zuvor dieses »Doppelleben« und wurde im Winter aus wirtschaftlichen Gründen für das Urlaubsgeschäft eingesetzt. Ein Beispiel ist die britische *Mauretania* von 1907, ein anderes ein Schiff gleichen Namens von 1939, die vorausschauend so gebaut worden war, dass sie zum Cruise Liner umgerüstet werden konnte. Auch die *America* (1940) kreuzte ab dem Jahr 1952 unter diversen Flaggen und Namen durch die Ferienreviere, bis sie im Jahr 1994 im Sturm an der Küste von Fuerteventura ihr maritimes Leben beendete. Zur Nobelklasse gehörte nicht zuletzt die *Queen*

Elizabeth 2 (1969), die Cunard auf der Route Southampton-New York so lange einsetzte, bis Cunards *Queen Mary 2* 2004 fertiggestellt war und die sommerlichen Transatlantikfahrten übernahm. Seither erfreut *QE 2* nur noch Touristen.

Heimlicher Heimathafen Hamburg

Als *Queen Mary 2* Anfang 2004 in Dienst ging, war es das größte und teuerste Passagierschiff aller Zeiten. Kein Wunder also, dass die Hamburger neugierig waren, als die *QM 2* einige Monate später in Hamburg einlief. Dennoch hatte niemand mit 500 000 Sehleuten nebst Verkehrschaos gerechnet. Seither ist das Schiff quasi adoptiert und Hamburg sein »inoffizieller Heimathafen« (offiziell sind es die Bermudas). Die *Queen* ist jährlich zu Gast bei den Hanseaten - und jedes Jahr versammeln sich immer noch Tausende am Elbufer und Hafenrand.



Immer noch aktiv

Heute ist nur einer der Atlantik-Liner, die zum Cruise Liner wurden, noch im Einsatz: die *Astoria*, die 1946 als *Stockholm* erstmals auf große Fahrt ging. 1956 stieß sie vor der US-Insel Nantucket mit dem doppelt so großen Atlantik-Liner *Andrea Doria* zusammen. Während das italienische Schiff sank, konnte die *Stockholm* mit zerstörtem Bug zurück nach New York fahren. Später wurde sie zum Cruise Liner umgebaut und schipperte unter zahlreichen Namen und Flaggen durch die Urlaubswelt.

5 Ferien mit der Partei

Die Kreuzfahrt-Flotten der Nazis und der DDR

Mit *Panem et circenses* - Brot und Spielen - hielt schon das alte Rom die Bürger ruhig. Das wissen alle Diktatoren. Und wo wären Futter und Vergnügen besser vereint als auf Kreuzfahrten? Deshalb unterhielten die Nazis ebenso wie die DDR Kreuzfahrt-Flotten. Das NS-Regime hatte mit seiner Freizeitorganisation »Kraft durch Freude« (KdF) bis zu sieben Schiffe im Dienst. Vier stellten den Kern der Flotte: *Dresden* (ab 1934), *Der Deutsche* (1935), *Wilhelm Gustloff* (1938) und *Robert Ley* (1939). Die *Dresden* lief gleich im ersten Jahr unter KdF-Flagge vor Norwegen auf Grund; das Wrack ist heute Ziel vieler Taucher. *Der Deutsche* wurde 1945 von einer Bombe getroffen und beim Feuerschiff *Fehmarnbelt* auf Grund gesetzt. Ebenfalls 1945 wurde die mit Flüchtlingen überfüllte *Wilhelm Gustloff* torpediert und sank mit 9343 Menschen in der Ostsee - die größte Schiffskatastrophe der Welt. Knapp zwei Monate später brannte die *Robert Ley* nach Bombentreffer im Hamburger Hafen aus.



Sonnenbad auf dem DDR-Urlaubsschiff *Fritz Heckert*



Bau der *Fritz Heckert* 1960 in Wismar



Die *Iwan Franko* lief 1963 vom Stapel.



Belohnung für die Arbeiterklasse

Die DDR schickte von 1960 bis 1990 insgesamt drei Kreuzfahrtschiffe auf See - zur »Erholung der Werktätigen«. Von den fast 300 000 Bürgern, die Tickets für eine Reise ergattern konnten, gehörten allerdings nur wenige zur »Arbeiterklasse«. Die Passagiere und Crew-Mitglieder kamen nur nach Stasi-Check an Bord, und die Staatssicherheit reiste auch immer mit. Politbüro & Co. hatten schließlich Angst vor »Republikflüchtigen« - gut 200 Personen gelang dennoch die maritime Flucht.

Das erste Schiff, die 1960 in Wismar gebaute *Fritz Heckert*, war technisch außergewöhnlich: Neben den Dieselmotoren gab es auch eine Gasturbine, damals einzigartig auf See. Sie bildete eines der vielen baulichen Probleme des Dampfers, weshalb der einzige in der DDR gebaute Cruise Liner schon 1972 wieder außer Dienst gestellt wurde. Parallel zu diesem Schiff hatte die DDR 1960 ein anderes gekauft, die vormalige *Stockholm* (s. [S. 19](#) und [173](#)).

Aus Gründen der »Völkerfreundschaft« war sie in der sozialistischen Welt unterwegs und wurde 1985 verkauft. Die *Arkona* entstand 1981 als *Astor* in Hamburg. Über einen politischen Umweg kam sie 1985 zur DDR und blieb bis zu deren Ende. Alle drei Schiffe machten Millionenverluste.

6 Rekorde

Schwimmende Kleinstädte

Die einst als »Musikdampfer« verspotteten Kreuzfahrtschiffe sind heute ein lukratives Geschäft, die Branche hat sich vor allem in den letzten Jahrzehnten an gigantische Ziffern gewöhnt. Im Folgenden lesen Sie ein paar davon ...

- Die Zahl der Passagiere summiert sich auf nahezu 30 Millionen. Den mit Abstand größten Anteil daran haben die Amerikaner. Der deutsche Markt, der drittgrößte nach China, trägt mit rund 2,3 Millionen Reisenden und mindestens vier Milliarden Euro dazu bei.
- Allein das weltweit größte Kreuzfahrt-Unternehmen, Carnival, hat im Jahr 2019 (noch vor der Corona-Pandemie) umgerechnet gut 20,8 Milliarden Euro eingenommen. (Alle bisher genannten Zahlen tendieren nach Corona wieder nach oben.)



Die riesige *Symphony of the Seas* 2019 an der Costa del Sol

- Derzeit sind gut 310 neue Kreuzfahrtschiffe auf den Weltmeeren unterwegs. Davon liefen allein 2020 weltweit 37 Neubauten vom Stapel, darunter zwölf Mega-Liner für mehr als 4000 Passagiere.
- Zwei solcher maritimer Riesen lässt Royal Caribbean bauen – sie werden etwas größer sein als die *Symphony of the Seas* und ihre drei Schwesterschiffe, die an der Spitze der Liste der größten Cruise Liner rangieren. Den fünften Platz nimmt die deutsche *AIDAnova* ein mit 183 858 BRZ und Platz für 6600 Reisende.
- Wird es noch größere Kreuzfahrtschiffe geben als die »königlich-karibischen« Riesen aus Miami? Gewiss! Der nach Passagierzahl nächste Rekordhalter ist (einschließlich eines Schwesterschiffs) trotz Reederei-Pleite auf den MV-Werften in Mecklenburg-Vorpommern bereits im Bau: Die *Global Dream* (204 000 BRZ) soll noch fertiggestellt werden und mit bis zu 9500 Passagieren auf Jungfernfahrt gehen.