

An Bord

Januar 2006

## Schiffe von heute und Morgen

# Wiedersehen mit einer guten Bekannten

*Der schnittige weiße Rumpf mit dem zugegeben etwas stämmigen Po gehört zu einem Kreuzfahrtschiff, welches zahlreichen deutschen Kreuzfahrtgästen unter mehreren Namen bekannt ist und nun als »Athena« auf den deutschen Markt zurück kehrte. Auf der ersten Kreuzfahrt unter deutscher Charter-Regie konnte sich Jürgen Saupe davon überzeugen, dass der ursprüngliche Charme dieses Schiffes nicht verloren gegangen ist.*

## Mut und Erfahrung

Einst war er Chef von Neckermann Seereisen und wurde in der Branche meist nur »Admiral« genannt. Die Rede ist von Alexander Möbius, der sich nach dem Ausscheiden bei Neckermann mit seiner Veranstaltermarke Vivamare selbstständig machte. Sein langgehegter Wunsch, mal wieder ein eigenes Kreuzfahrtschiff exklusiv anbieten zu können, ging jetzt in Erfüllung. Dass es sich bei dem Schiff auch gleich noch um sein ehemaliges Traumschiff **Italia Prima** handelt, erfüllt den sympathischen Bayer mit sichtbarem Stolz. Für sein vergleichsweise kleines Unternehmen in Seeshaupt war es eine große Herausforderung, im gut besetzten deutschen Kreuzfahrtmarkt ein zusätzliches Schiff zu etablieren. Die wenigen Mitarbeiter schafften das schier Unmögliche. Pünktlich, wie im Prospekt ausgeschrieben, verließ die **Athena** gut bebucht und schiffsseitig top-gepflegt erstmals mit Vivamare-Gästen Bremerhaven zu einer Nordlandkreuzfahrt. Dass bei dieser Eröffnungsreise mit Ziel Norwegen auch noch das Wetter mitspielte, mag als gutes Omen zu werten sein.

## Gute Freunde

Aller Neuanfang mit einem Schiff ist schwer, würde man sagen. Doch Möbius konnte auch nach vielen Jahren noch immer auf einige wenige, gute Freunde aus Neckermann-Zeiten zählen, die dem Ruf des »Admirals« jetzt ohne Wenn und Aber folgten – und mit für einen geglückten Wiedereinstieg sorgten. Besonders hervorzuheben sind hier alte Weggefährten, wie Werner Franke, der bei dieser Eröffnungsreise als Kreuzfahrtdirektor und Lektor glänzte sowie Ingolf Janson, der ohne vorherige feste Budgetvereinbarung ein Künstlerprogramm zauberte, das in dieser Schiffskategorie seinesgleichen suchen dürfte. Tosender Beifall des Publikums zeigten dem mitreisenden »Admiral«, dessen Augen in diesem Moment feucht glänzten, alles richtig gemacht zu haben – und auf alte gute Freunde zählen zu können.

## Ein Schiff mit Vergangenheit

Der Rumpf ist bereits 57 Jahre alt, doch für das gesamte Innenleben gilt das (um)Baujahr 1994. Das heute unter dem Namen **Athena** fahrende attraktive Kreuzfahrtschiff hat Vergangenheit. Bereits in ihrem ersten Leben sorgte sie als **Stockholm** für Schlagzeilen. Im zweiten Leben bot sie als **Völkerfreundschaft** sonnenhungrigen DDR-Bürgern Abwechslung. Doch auch im dritten Leben als **Italia Prima** und **Valtur Prima** kam das Schiff durch widrige Umstände nicht zur Ruhe. Erst jetzt als **Athena** gibt es Anlass zur Hoffnung, dass dem Schiff jetzt der Erfolg bevorsteht, den das schicke Kreuzfahrtschiff aufgrund seiner Ausstattung verdient. Bekannt wurde die 1946 bei den schwedischen Götaverken für die Svenska Amerika Linjen gebaute **Stockholm** durch die Kollision mit dem italienischen Passagierschiff **Andrea Doria** in der Nacht des 25. Juli 1956, etwa 100 Seemeilen vor New York. Der schwedische Liner bohrte sich mit seinem Bug in die Breitseite des italienischen Schiffes, das so schwer beschädigt wurde, dass es sank. Dank des stabil gebauten Rumpfes konnte die **Stockholm** trotz ihrer schweren Beschädigungen mit eigener Kraft und langsamer Fahrt New York anlaufen. Einmal mehr bewahrheitete sich der Begriff >>Qualität aus Schwedenstahl<<. Auf der Bethlehem-Werft in New York erhielt die >>Stockholm<< nach der Havarie innerhalb von drei Monaten ein neues Vorschiff.

## Mit Hammer und Zirkel

Die Kollision, wenn auch gut überstanden, ließ das Schiff bei einigen Passagieren zu einem >>Unglücksschiff<< werden. Die Reederei sah sich gezwungen, den Liner zu verkaufen. Am 3. Januar 1960 fand im Hafen von Göteborg die Übergabe an die Regierung der DDR als neuem Eigner statt. Für 1,4 Millionen US-Dollar war das Schiff erworben worden. In **Völkerfreundschaft** umbenannt und von der Deutschen Seereederei in Rostock (DSR) bereedert, wurde das Schiff genau 25 Jahre als Urlauberschiff für den Freien Deutschen Gewerkschaftsbund (FDGB) eingesetzt. Am 29. Januar 1985 wurde die **Völkerfreundschaft** aus dem Dienst genommen, die DDR-Flagge jedoch erst ein halbes Jahr später, am 5. Juli, eingeholt. Ein geplanter Verkauf war in letzter Minute geplatzt.

Für den Veteran begann eine Odyssee mit Auftriebszeiten und kurzen Verwendungen unter ebenso kurzfristigen wie exotischen Namen: **Volker**, **Fridtjof Nansen**, **Italia I**. Erst mit dem Totalumbau zur **Italia Prima** begann für das Schiff ein neues Leben. Jetzt war jedoch außer dem stabilen Rumpf aus Schwedenstahl nicht mehr viel übrig geblieben. Nur noch Versierte vermögen mit den geschickt platzierten Aufbauten die alte **Völkerfreundschaft** und ehemalige **Stockholm** zu erkennen.

Dass die **Italia Prima** nach ihrem Lifting nicht mehr so schnittig aussah, wie auch von ihren neuen Eignern und den Konstrukteuren erdacht, lag an den nach der Estonia-Katastrophe in Kraft getretenen neuen Sicherheitsauflagen für die Stabilität von Schiffen. Außerdem musste die im Laufe des Jahres 1994 angesetzte Indienstellung mehrfach verschoben werden, da bei einer Schlusdockung durch >>menschliches Versagen<< der Maschinenraum unter Wasser gesetzt worden war. Das Schiff wurde dann nicht von den Behörden abgenommen und musste am Heck mit einem riesigen, so genannten Entenschwanz, einen den Auftrieb erhöhenden Wulstanbau,

ausgerüstet werden, der dem schnittigen Achterschiff jedoch jegliche Eleganz nahm. Mit diesem hässlichen >>Entenschwanz<< erhielt die **Italia Prima** dann endlich die entsprechende Zulassung und konnte in Fahrt gehen.

### **Gastspiel bei Neckermann**

Von Seiten des Eigners Nina SpA war man sich darüber im klaren, dass eine Vermarktung des Schiffes in eigener Regie kaum Aussicht auf Erfolg haben würde. Man suchte nach einem Charterer und fand diesen auch. Neckermann Seereisen suchte ein würdiges Nachfolgeschiff für ihre >>verloren gegangene>> **Astor**. Die Parteien wurden sich handelseinig und schlossen einen Vollchartervertrag mit einer Laufzeit von zunächst fünf Jahren ab. Im Dezember 1995 wurde die Neckermann-Flagge im Vormast gesetzt und alle Beteiligten glaubten an rosige Zeiten. Doch dieser Glaube stellte sich alsbald als Trugschluss heraus. Unbefriedigende Auslastungen des Schiffes in den Jahren 1996 und 1997 ließ die Neckermänner mehrfach laut überlegen, aus der Vollcharter wieder auszusteigen, zumindest aber die vereinbarten Konditionen zu ändern. Finanzielle Turbulenzen des Eigners Nina SpA führten obendrein zu einer kurzfristigen Übernahme der Reederei-Aktivitäten durch die kreditgebenden Banken, die jedoch nicht daran dachten, den lukrativen Vertrag zu ändern oder gar aufzulösen. Ende 1997 fanden die Justiziere im Hause Neckermann dann wohl eine Lücke im Vertragswerk, die einen kurzfristigen Ausstieg ermöglichte. Mit Rückkehr ihrer letzten Reise für Neckermann-Gäste am 6. Januar 1998 wurde der Kreuzfahrer vorübergehend beschäftigungslos. Erst mit dem Einsatz als Hotelschiff anlässlich der EXPO`98 fand das Schiff wieder eine zumindest vorübergehende Beschäftigung.

Im Herbst 1998 gab die Münchener FTI-Gruppe bekannt, dass sie die **Italia Prima** für ein geplantes Kreuzfahrtenprogramm mit Kuba als Basis gechartert habe. Ein spezielles Agreement mit dem Schiffseigner sollte beiden Seiten ein Mindestmaß an finanziellem Engagement bieten. Beginn des Kreuzfahrtenprogramms war am 13. Dezember 1998 im Hafen von Havanna/Kuba. Die hiermit einhergehende Namensänderung von **Italia Prima** in **Valtur Prima** hatte dann auch an Bord viel geändert. Die Besatzung im Servicebereich wurde größtenteils aus Kubanern rekrutiert. Lediglich einige Schlüsselpositionen waren mit italienischem Führungspersonal besetzt.

Die Zusammenarbeit funktionierte, hatte doch die spanisch sprechenden Kubaner keine Schwierigkeiten, sich mit der italienischen Sprache auseinander zu setzen.

Doch auch der Club Valtur hatte Schwierigkeiten, das Schiff zu füllen. Von italienischer Seite fanden sich nicht genügend Passagiere für einen gewinnbringenden Einsatz. Die **Valtur Prima** wurde in Havanna aufgelegt. Im Rahmen eines Kreditbegehrens der inzwischen insolventen Festival Cruises bei der gemeinsamen Hausbank orderte diese für eine Bereitstellung der Mittel von Festival die Vermarktung des Schiffes.

In **Caribe** umbenannt erwies sich da Schiff auch für Festival als >>Klotz am Bein<<. Erst mit Abwicklung der Festival-Insolvenz kam wieder Bewegung in das Schiffsleben der **Caribe**. In einem Agreement zwischen dem griechischen, in Portugal lebenden

Reeder Potamianos und der verwaltenden Hausbank des Schiffeigners Nina SpA kam das Schiff in Bareboat-Charter mit Kaufoption unter die Potamianos-Flagge mit seiner Reederei Classic International Cruises. Die guten Beziehungen zwischen George Potamianos und Alexander Möbius brachten schließlich die endgültige Wende und die Rückkehr des Schiffes auf den deutschen Markt.

## **Raumgefühl**

Das besondere an diesem Schiff ist seine innere Großzügigkeit. Die italienischen Architekten unter Führung von Stardesigner Beppe de Iorio vermieden es, wie bei zahlreichen anderen Kreuzfahrtschiffen dieser Größenordnung, die öffentlichen Räume als in sich geschlossene Einheiten zu betrachten. Man verzichtete bewusst auf die bekannten schmalen Durchlässe zu den Räumlichkeiten und baute ein so genanntes offenes Schiff. Der Gast kann sich so im vertrauten Einrichtungsstil im Schiff von vorn nach achtern bewegen, ohne jegliches Gefühl von Enge.

Kleine Räume, wie zum Beispiel das Casino und angeschlossene Sitzgruppen wurden offen, lediglich mit einer Brüstung vom »>Laufweg« getrennt gehalten. Die Bar mittschiffs wurde in das Atrium integriert und überzeugt durch ein Raumgefühl, das einen eher an eine große Hotelbar erinnert, denn an ein Schiff dieser überschaubaren Größe. Auch Materialien und die Farbgebung der Inneneinrichtung einschließlich der Kabinen vermittelt Wohlfühleffekt, ganz im Gegensatz zu manch anderen Kreuzfahrern italienischer Herkunft.

## **Bordeindrücke**

Beim Schiffsrundgang fällt dem Kundigen auf, dass hier bei der Decksbeplankung sehr viel Teakholz Verwendung fand. So ist auch der Umgang des Promenadendecks komplett mit Teak beplankt. Sowohl das Hauptrestaurant als auch das Lido-Restaurant, kurz Cafeteria genannt sind großzügig konzipiert und gemütlich eingerichtet. Gespeist wird in nur einer Tischzeit. Hinter der Cafeteria findet der Gast noch eine überdachte Lido-Bar im Freien mit Blick auf den Pool.

Gut ist, dass die **Athena** ein richtiges Auditorium (Kinoraum) aufzuweisen hat. So muss die Showlounge nicht von Zeit zu Zeit zweckentfremdet werden. Nachtschwärmer finden ihre Disco achtern auf dem Promenadendeck, fern von Kabinen.

## **Kabinen**

Alle Kabinen in heller, freundlicher Wohnatmosphäre sind 11 bis 19 Quadratmeter groß (Suiten 22 bis 32 Quadratmeter) und verfügen über Satelliten-TV, Telefon, Safe und Minibar sowie individuell regulierbarer Klimaanlage. Alle Nasszellen sind mit Badewanne, Bidet, WC und Fön ausgestattet. In den 41 Suiten stammen die Badewannen von Jacuzzi und besitzen eine Hydromassageeinrichtung.

Die größten Suiten (32 Quadratmeter) befinden sich auf dem Navigators Deck. Sie verfügen über ein separates Wohnzimmer, begehbaren Kleiderschrank und einen nicht einsehbaren Balkon.