

1966 „Regina Maris“ der Lübeck Linie, war der erste deutsche Passagierschiff-Neubau nach dem Kriege bei den Lübecker-Flender Werken AG



Bei den Lübecker Flender-Werken AG erfolgte der Stapellauf des ersten Fahrgastschiffes, das nach dem Kriege für eine deutsche Reederei gebaut wurde (Werftnummer 558).

Das Schiff war Ende 1964 von der Lübeck Linie AG in Auftrag gegeben und im Mai 1965 auf Kiel gelegt worden. Es wurde von Frau Ursula Evers, Gattin des Aufsichtsratsvorsitzenden der Lübeck Linie AG, des Senators a. D. Evers. auf den Namen „Regina Maris“ getauft.

Der Einsatz soll in den Sommermonaten für Gesellschaftsreisen in der Nord- und Ostsee erfolgen, wobei auch Fahrten nach Holland, Belgien, Frankreich und Großbritannien eingeschlossen sind. Während der Wintermonate sind Fahrten in südliche Gewässer, zum Schwarzen Meer und zu den Kanarischen Inseln, vorgesehen. Der 118 m lange, 19 m breite und etwa 5 m tief gehende Neubau wird also nicht für den Massentourismus gebaut, sondern bei etwa 5000 BRT 276 Fahrgäste in Ein-, Zwei und Drei-Bett-Kabinen unterbringen können. Die Besatzung umfasst 117 Personen. Jede Kammer erhält einen eigenen Waschraum mit WC, während den Fahrgästen vier Sonnendecks, Schwimmbad sowie umfangreiche Gesellschaftsräume zur Verfügung stehen. So befinden sich auch auf dem Salon-deck ein großer Speise- und Rauchsalon mit Bar und Lounge, und auf dem Bootsdeck ein Grillraum mit Schaugrill sowie, eine geschlossene Veranda. Sauna, mehrere Hallen und Verkaufspavillon runden das Bild eines modernen Passagierschiffes ab. Das alle Wohn- und Aufenthaltsräume an eine Klimaanlage angeschlossen sind, sei am Rande erwähnt.

In Bezug auf die Sicherheit entspricht die Schottenanordnung den neuesten Forderungen des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages. Außerdem erhält das Schiff den Feuerschutz der Methode 1 des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages, d. h. fast alle Materialien, alle beim Bau des Schiffes verwendet werden, sind nicht brennbar. Zu erwähnen ist darüber hinaus, dass für Pkw, die von Passagieren während der Reise mitgenommen werden, im Hinterschiff eine Großgarage für 40 Wagen vorgesehen ist.

Für den Antrieb kommen zwei einfach wirkende, direkt umsteuerbare 4-Takt-MAN-Diesel der Type G 10 V 52/74 A mit Aufladung und Ladeluftkühlung zum Einbau. Die Nennleistung der Motoren beträgt zusammen 8100 PSe bei 240 UPM und gestaltet eine Geschwindigkeit von 20 Knoten. Zur weiteren Ausrüstung gehört u. a. eine Stabilatorenanlage, wie sie bei fast allen Fahrgastschiffen heute zum Einbau kommt. Die Ablieferung der „Regina Maris“ ist für Mai 1968 vorgesehen. 1976 wurde das Schiff verkauft, in Mercator One umbenannt und befand sich in den folgenden Jahren auf den Bermudas, Bahamas und in Kanada.

1979 kaufte die deutsche Reederei Deilmann das Schiff. Nach einem Umbau der Fahrgasteinrichtungen bei Nobiskrug erhielt das Schiff zunächst den Namen Frankfurt I, ab 1980 wieder den ursprünglichen Namen Regina Maris. Im Ro-Ro Verfahren konnten 22 PKW an Bord genommen werden. Deilmann bot weltweite Kreuzfahrten an. Das Schiff war damals in Singapur registriert. 1982 ereignete sich ein Feuer an Bord, Näheres ist nicht bekannt. Im gleichen Jahr aufgelegt, war die Zeit der Kreuzfahrten beendet. Bis 1979 war die Lübeck Linie als Reederei tätig und übergab die Bereederung der Flotte zum Beginn des Jahres 1980 an die Hamburger Reederei Christian F. Ahrenkiel. Für ein weiteres Jahrzehnt fungierte die Lübeck Linie noch als Eigner und veräußerte schließlich die drei noch verbliebenen Schiffe im Jahr 1990.