

DM 9,00

1/95

4. Jahrgang

Februar 1995

FERRIES

DAS FÄHRSCIFFFAHRTSMAGAZIN

Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



Mit Caledonian MacBrayne in die schottische Inselwelt

Außerdem in diesem Heft:

- Nils Holgersson III zurück in Europa
- Arbeitsschiff FEHMARNSUND
- Reedereigeschichte: "Kystveienroute"
- Mit der CROWN OF SCANDINAVIA nach Kopenhagen



Beide ex-Slite Schiffe, die STAR PISCES (ex KALYPSO) und die LANKAPURI STAR AQUARIUS (ex ATHENA) liefen auf ihrer Fahrt nach Fernost Malta zum Bunkern an. Die ATHENA wurde für die Fahrt in STAR AQUARIUS umbenannt. Fotos: Michael Cassar



INHALT

AMBASSADOR II	4
DIANA - BAUNUMMER 566	5
CALEDONIAN MACBRAYNE	7
DIE ARMORIQUE	10
EINDRÜCKE AUF DER POLLUX	12
BAUWEISE UND VORKEHRUNGEN AUF FÄHREN	13
AN BORD DER CROWN OF SCANDINAVIA	15
LARVIK LINE SETZT ERSTEN KATAMARAN EIN	16
FEHMARNSUND	17
DIE "KYSTVEIENROUTE"	19
AUCH VIKING LINE TAUSCHT SCHIFFE	22
DIE ESTONIA WAR ZU SCHNELL	23
LEISE RIESELT DAS SALZWASSER	24
FÄHR- UND RO/RO SCHIFFFAHRT HEUTE	25
FLOTTENVERÄNDERUNGEN	31

FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin

wird dreimonatlich von der Verlagsgesellschaft
Deutsche Fährschiffahrtspublikationen GbR herausgegeben

Heft- Nr.: 1-95-12

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.

Layout: Frank Lose

Satz: Frank Lose, Carsten Watsack, Frank Heine, Kai Ortel (Adressen s. u.)

Fotobearbeitung: Satz-Studio Frank Göhlert
Langenfelde 14, 23611 Bad Schwartau
Tel. 0451 / 28 37 92, Fax 0451 / 28 37 04

Druck + Herstellung: Druckerei Jürgen Tresnak Druck- u. Verlags GmbH
Reepschlägerstr. 2, 23556 Lübeck
Tel. 0451 / 89 50 81, Fax 0451 / 89 82 12

Vertriebsorganisation: Dirk Jankowsky, Jan Möller
Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf
Tel. : (0451) 4946314

Anzeigenverwaltung: Marko Stampehl, Tel. : (02102) 470190, Adresse s. u.

Redaktionsleiter: Carsten Watsack (V. i. S. d. P.)

Redaktion: Bernd Crause, Frank Heine (Mittelmeer)
Frank Lose, Andreas Wörteler (Großbritannien)
Kai Ortel (Nordsee)
Marko Stampehl (nördliche Ostsee)
Carsten Watsack (südliche Ostsee)
Dirk Jankowsky (Ro/ Ro- Schifffahrt)

Liebe Leser,

neues Jahr, neues Glück, oder in unserem Falle: neues Outfit. Sicherlich haben Sie längst bemerkt, daß die alte Titelseite durch eine neue abgelöst wurde. Damit wollen wir der steigenden Popularität im europäischen Ausland Rechnung tragen und gleichzeitig die Titelseite ansprechender machen.

Nach eingehenden Überlegungen des Redaktionsteams kamen wir zum Schluß, daß auf Grundlage der alten Titelseite eine neue auszuarbeiten sei, deren Gestaltung in den Händen von Marko Stampehl lag, der diese Arbeit von einer Kommunikationsdesignerin durchführen ließ. Auf der Jahreshauptversammlung des DFV am 7. Januar wurde sie dann den versammelten Mitgliedern vorgestellt. Die Redaktionscrew hofft, den Mitgliedern des DFV ihr altes FSM so nochmals näher zu bringen und neuen interessierten Lesern die Möglichkeit zu geben, das Magazin leichter zu finden. Das alte Aussehen war dafür zu unauffällig.

Das alte „neue“ FSM geht nun in den 4. Jahrgang. Seit Heft Nummer 1 im Jahre 1992 hat sich bei der Erstellung vieles geändert. So wurde bereits im letzten Heft darauf hingewiesen, zukünftig alle Artikel - sofern die Möglichkeit besteht - auf Disketten z. B. im MS- DOS editierten Format einzusenden. Damit wird nicht nur Zeit bei der Erstellung gespart; die Arbeit am Heft allgemein wird effektiver.

Freuen Sie sich mit uns auf das neue Jahr 1995. Hoffen wir, daß Unfälle und Tragödien diesmal ausbleiben und wir nicht darüber berichten müssen.

Im Namen des Redaktionsteams wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen, Ihr

Carsten Watsack

Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:
Holger Lutz, Poul Ravn, Ralf Lüthans, Carsten Ortloff

Mitgliederzahl vom 15.01.1995: 51

Das Titelbild zeigt die CALEDONIAN ISLES in Ardrossan.

Foto: Frank Lose

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigungen - auch auszugsweise - ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlags nur den Mitgliedern des DFV e. V. gestattet. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim jeweiligen Verfasser. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

Manuskripte bitte an die jeweiligen Redaktionsbereiche (s. o.):
Mittelmeer: Bernd Crause, Landgrafenstr. 83, 44139 Dortmund,
Großbritannien: Frank Lose, Erich- Martens- Str. 49, 32257 Bünde,
Nordsee: Kai Ortel, Am Kiesteich 51, 13589 Berlin,
nördliche Ostsee: Marko Stampehl, Bertramsweg 37, 40880 Ratingen,
südliche Ostsee: Carsten Watsack, Albertstr. 20, 31241 Ilsede,
Ro/ Ro- Schifffahrt: Dirk Jankowsky (Adresse s. o.)

Redaktions- und Verlagsanschrift: Carsten Watsack, Tel. : (05172) 13555,
Adresse s. o.

Bankverbindung des Verlags: Frank Lose, Kreissparkasse Herford
BLZ.: 494 501 20, Konto- Nr.: 120 953 3809

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 1/95.

AMBASSADOR II NEU AUF DEM HANSAWEG

von Dirk Jankowsky

Wie bereits in unserer Ausgabe Nr. 2/94 (Seite 11) angekündigt, wechselte die estnische Reederei Eminre- Tallink das seit dem 28. Mai 1994 eingesetzte Passagierfrachtschiff BALANGA QUEEN, gegen das 1970 als PRINS OBERON für die A/S Bonnierföretagen (Lionferry), Halmstad erbaute Fährschiff AMBASSADOR II aus.

Das mittlerweile fast 25 Jahre alte Schiff, daß am Morgen des 12. Dezember 1994 erstmals den Travemünder Skandinavienkai anlief, wurde zuvor grundlegend renoviert und auch das äußere Erscheinungsbild wurde dem neuen Liniendienst angeglichen.

Die 8,093 GT große AMBASSADOR II kann neben 1.040 Passagieren, davon 692 in Kabinen, auch 250 PKW auf 550 Frachtlademetern befördern. Die Beladung erfolgt über je eine Bug- und Heckrampe.

In dem Vierteljahrhundert ihres Einsatzes hat die AMBASSADOR II fast die halbe Welt gesehen. Neben Einsätzen u.a. für DFDS, TT-Saga Line, B+I Line, Feri Malaysia war das Schiff zuletzt für die tunesische Reederei Cotunav im Einsatz.

Hier wurden die Häfen von Neapel und Genua mit dem Nordafrikanischem Tunis verbunden. Nach Ende der Charter ging es Mitte November in das dänische Aarhus, wo die bereits erwähnte Werftzeit absolviert wurde.

Das „Vorgängerschiff“ BALANGA QUEEN landete zuletzt am 9. Dezember Passagiere und Fracht in Travemünde an. Noch am



Wolkenverhangen präsentierte sich der Himmel über Travemünde zur Begrüßung der AMBASSADOR II. Zweimal wöchentlich wird sie nun „Lübecks Tor nach Skandinavien“ mit der estnischen Hauptstadt verbinden. Foto: Klaus Hauke

selben Tag machten sich Besatzungsmitglieder ans Werk, und „übermalten“ den bisherigen Seitenschriftzug „Tallink-Hansaway“ und änderten den Heimathafen von Tallinn in Nassau. Noch bis zum 14.12.94 wurde die formschöne „Queen“ dann für die Überfahrt in die Karibik hergerichtet, ehe sie dann am

Nachmittag den Hafen verließ. Zukünftig wird sie als DISCOVERY SUN zwischen Florida und den Bahamas verkehren.



Die AMBASSADOR II im Hafen von Genua. Ganze sechs Monate befuhr das Schiff die Strecke Neapel/Genua-Tunis für die tunesische Reederei Cotunav.

Foto: Sammlung Steffen Weirauch



Nach gut sechsmonatigem Tallink-Einsatz wurde die BALANGA QUEEN am Anleger 4 des Skandinavienkais in Travemünde für ihre Überfahrt in die Karibik hergerichtet. Foto: Dirk Jankowsky

DIE PAPENBURG-SCHWESTERN

DIANA - BAUNUMMER 566

von Andreas Wörteler

Mit der Ablieferung der DIANA war das Quartett für die Viking Line voll. Das zweite Fährschiff für den schwedischen Reeder Carl Bertil Myrsten (Rederi AB Slite), lief am 17. August 1972 in Papenburg vom Stapel. Am 11. Dezember fand die Werftprobefahrt statt und das Schiff wurde am nächsten Tag abgeliefert.



DIANA
Foto: Viking Line

Ab dem 17.12.72 befuhr die DIANA die Route Kapellskär-Mariehamn-Naantali. Im Herbst 1973 eröffnete sie einen neuen Fährdienst von Stockholm über Mariehamn nach Turku. Später wechselte das Schiff auf die Naantali Route.

Ein Zwischenfall ereignete sich am 4.7.78 auf dem Weg von Naantali nach Kapellskär mit 611 Passagieren an Bord. An einer schmalen Stelle in den Schären südlich von Mariehamn lief die DIANA um 18.00 Uhr auf einen Felsen. Der passierte dadurch, daß viele Segelboote in der Fahrinne den Weg versperrten und die DIANA einen Bogen fahren mußte, um nicht mit den Booten zu kollidieren. Die Passagiere wurden von Bord geholt, das Schiff wurde zur Finnboda Werft nach Stockholm geschleppt und dort bei Finnboda repariert.

Auch die DIANA stieß an Ihre Kapazitätsgrenzen und Slite bestellte bei Jos. L. Meyer, Papenburg einen Neubau mit Lieferung Juni 1979. Ein Käufer für die DIANA fand sich schnell. Am 24.04.79 wurde sie an OY Vaasa-Umea AB verkauft und bis zur Indienststellung der DIANA II am 16. Juni an Slite zurück verchartert. Nach anschließender Werftzeit wurde das Schiff in BOTNIA EXPRESS umbenannt und zwischen Vaasa und Sundsvall, sowie zwischen Vaasa und Umeå eingesetzt. Im Frühjahr 1980 wurde die BOTNIA EXPRESS auf der Werft Rauma-Repola in Uusikaupunki/Rauma umgebaut. Der hintere Salon wurde um acht Meter verlängert und als Steakhaus ausgebaut. Am 1. September 1982 kaufte die Rederi

AB Sally die Vaasanlaivat OY von Enzo Gutzeit Gruppe. Die BOTNIA EXPRESS wurde daraufhin an die Finska Företagsfinans AB, Helsinki verkauft und an Sally zurückgechartert, der Heimathafen Vaasa wurde beibehalten.

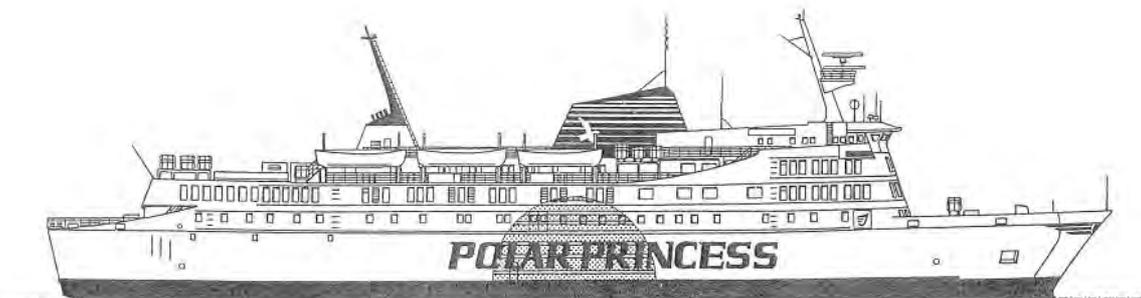
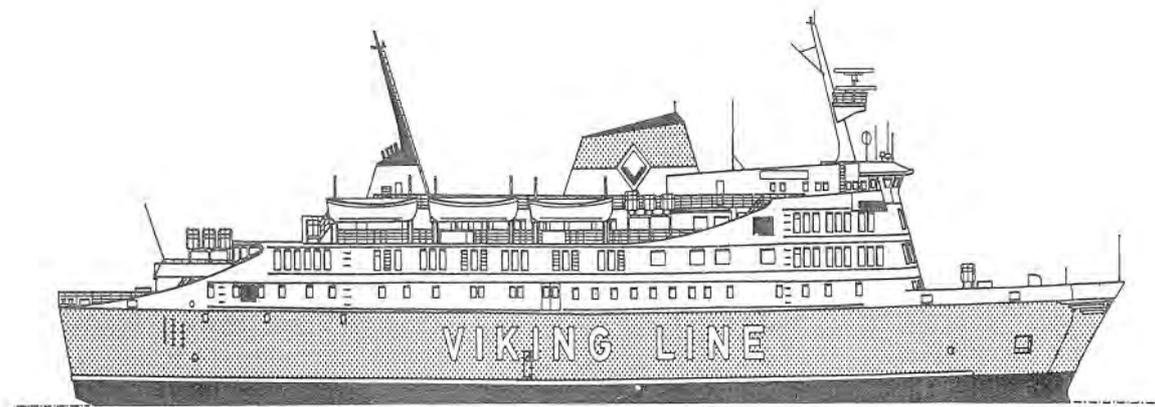
Im Januar 1981 wurde die BOTNIA EXPRESS in die raue Nordsee verlegt, da die SALLY STAR (ex Travemünde/81) am 20.12.88 einen Maschinenbrand hatte. Am 7.1.1989 begann die BOTNIA EXPRESS mit dem Fährdienst zwischen Dunkerque und Ramsgate und wurde hier bis zum 27.1.1989 eingesetzt, bevor sie in den Botnischen Meerbusen zurückkehrte. Dort wurde sie auf die Partrederiet Botnia Express übertragen und weiterhin von Vaasabatarna eingesetzt. Am 8. November 1989 wurde die BOTNIA

EXPRESS von Jacob Lines zwischen Jacobstad und Skellefteå eingesetzt. Dieses kam dadurch zustande, daß Vasabatarna Jacob Lines übernommen hatte, und fortan als Wasa Line AB firmierte. Die BOTNIA EXPRESS wurde nun als „Polar Princess“ vermarktet, dieser Name wurde auch an die Bordwand gemalt. Ein Jahr später, im Oktober 1990, übernahm Effjohn die Wasa Line. Im Sommer 1991 verkehrte die „Polar Princess“ auf einer Dreiecksrouten zwischen Jacobstad-Skellefteå und Vaasa. Am 27. Dezember wurde die BOTNIA EXPRESS an EFFDO 3 OY, Vaasa verkauft und weiter

Einlaufend Vaasa im Sommer 1991.

Foto: Dirk Jankowsky





Die obere Zeichnung zeigt die DIANA im Viking Line Anstrich, unten als BOTNIA EXPRES.
Zeichnungen: Jürgen Stein

bei Jacob Lines eingesetzt. Zwei Monate später, am 28.02.92, kaufte die Rederi AB Eckerö, Beigham die BOTNIA EXPRESS und benannte das Schiff in ALANDIA um. Nach Werftüberholung wurde die ALANDIA an die neu gegründete Corona Line verchartert und fuhr von April bis Juni 1992 zwischen Karlskrona und Gydnia. Ab 12. Juni 1992 wechselte sie auf die Eckerö- Strecke zwischen Grisslehamn und Eckerö,

Seit dem 25.08.94 befährt die ALANDIA die Strecke Helsinki-Tallinn für die neu gegründete OY Eestinlinjat AB. Diese Strecke wird von Birka Line und Rederi AB Eckerö betrieben, die jeweils zu 50% an Eestinlinjat beteiligt sind. Interessant sind auch die Besitzverhältnisse beider Reedereien, Birka besitzt 20% an Eckerö, und Eckerö 30% an Birka!

Die ALANDIA fährt weiterhin unter finnischer Flagge und ist mit einem blauen Streifen, und der Aufschrift Eestinlinjat versehen



oben: Die BOTNIA EXPRESS im Vasa-Kleid nach Umbau Anfang der 80iger Jahre. Foto: Jürgen Stein. unten: Die ALANDIA im derzeitigen Eestinlinjat-Anstrich. Foto: Matti Pietikäinen



CALEDONIAN MACBRAYNE

von Frank Lose

Die Flotte der schottischen Reederei Caledonian MacBrayne umfaßt 31 Schiffe zwischen 6.000 und 69 GT und hat für die Inselbewohner eine lebenswichtige Funktion. Man übernimmt den Transport von Menschen, Fahrzeugen und natürlich auch den von Schafen.

Der Ursprung von Calmac, wie die Reederei in Schottland kurz bezeichnet wird, liegt fast 150 Jahre zurück. An der schottischen Westküste baute David MacBrayne mehrere Routen zwischen dem Festland und den vorgelagerten Inseln auf. Auf diesen Strecken wurden Passagierdampfer, aber auch reine Frachtschiffe eingesetzt. Ab 1906 setzte man auch Busse ein und wurde bald das größte Busunternehmen an der schottischen Westküste.

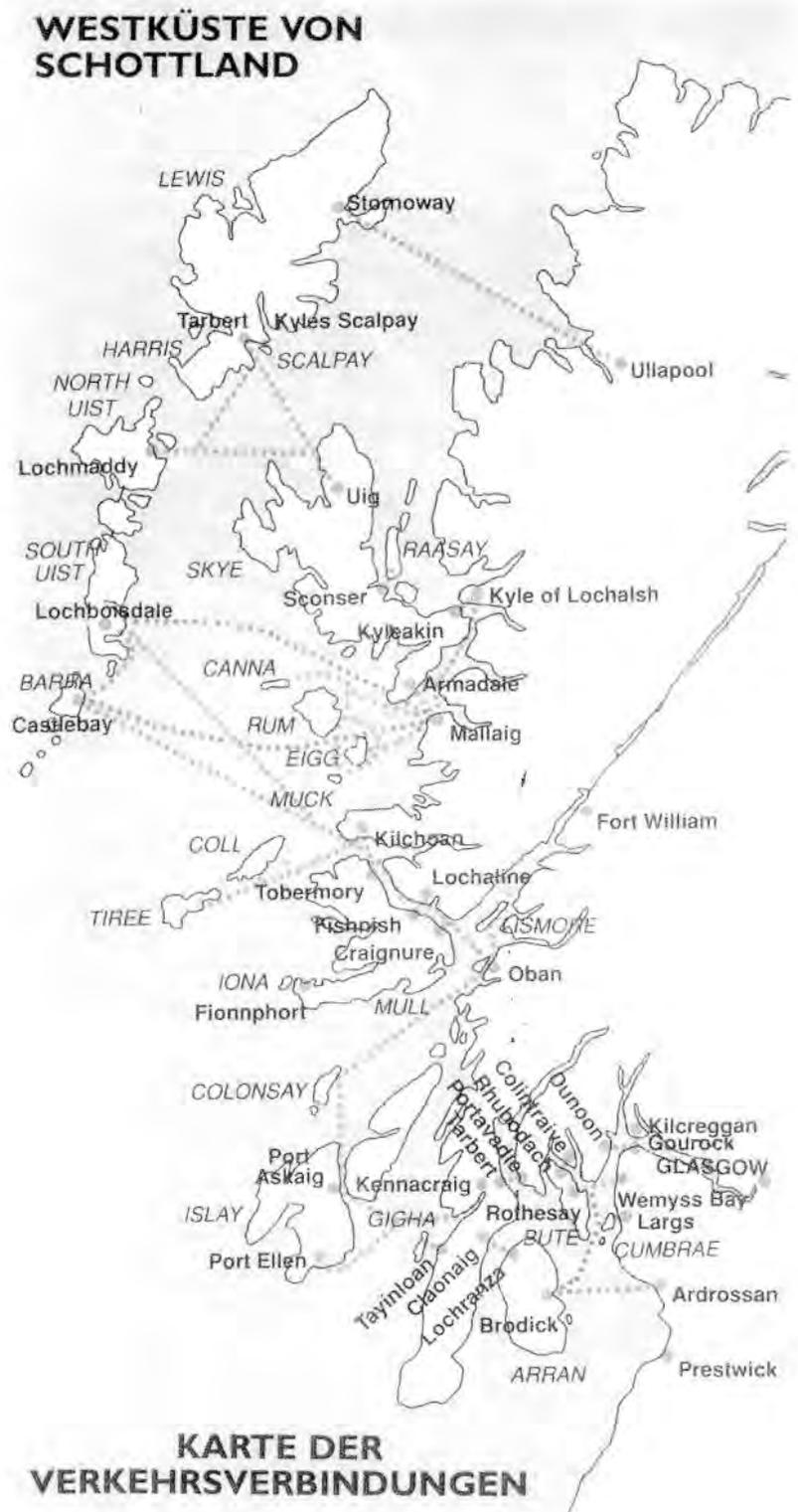
Einige Jahre nach MacBrayne wurde 1889 die Caledonian Steam Packet Co. Ltd. gegründet. Die CSP setzte auf dem Fluß Clyde, der von Glasgow aus, einem Fjord ähnlich, in den Atlantik mündet, mehrere Dampfschiffe ein.

Nachdem der Pkw-Transport immer mehr zunahm, reichten bald die vorhandenen Schiffe nicht mehr aus. Man transportierte die Autos entweder per Kran oder durch Holzbohlen auf das Schiff. 1954 baute die Caledonian Steam Packet Co. die ersten Autofähren, die ARRAN, BUTE und COWAL, die zwischen Gourock und Dunoon, sowie zwischen Wemyss Bay und Rothesay eingesetzt wurden. Die Autos wurden durch einen seitlichen Lift auf das Schiff gefahren. 1957 folgte die GLEN SANNOX als weiteres Schiff und wurde zwischen Ardrossan und Brodick eingesetzt.

MacBrayne konnte erst ab 1964 mit der CLANSMAN, COLUMBA und HEBRIDES die ersten Autofähren einsetzen. Auch diese Schiffe konnten aufgrund fehlender RO/RO-Pier nur seitlich beladen werden. Die CLANSMAN fuhr ursprünglich zwischen Oban und Craignure (Isle Of Mull), die HEBRIDES zwischen Uig (Skye), Lochmaddy (Uist) und Tarbert (Harris), die HEBRIDES fuhr zwischen Mallaig und Armadale (Skye).

Am 1. Januar 1969 wurden die Caledonian Steam Packet Co. und David MacBrayne in der Scottish Transport Group zusammengefaßt. Zu diesem Zeitpunkt bestand die Flotte aus sieben großen und neun kleinen Autofähren, sowie aus 15 großen und 7 kleinen reinen Passagierschiffen. Man beschloß die Passagierschiffe nach und nach durch Autofähren zu ersetzen. Außerdem wollte man das zeitraubende Seitenlade durch Roll/Roll-off ersetzen.

Das erste neue Schiff, daß unter Regie der



Karte: Caledonian MacBrayne

Scottish Transport Group zur Flotte kam, war die CALEDONIA ex STENA BALTICA (1.123 GT/1966), die man von der schwedischen Stena Line kaufte. Nach Umbauten in Greenock wurde sie zwischen Ardrossan und Brodick eingesetzt. Als nächstes modernisierte man die Strecken Kyle of Lochalsh und Kyleakin wurde von fünf kleinen Seitenlader (7 PKW) bedient. 1970 und 1971 wurden sie durch die KYLEAKIN und LOCHALSH ersetzt. Beide Schiffe konnten 28 PKW laden und fuhren auf dieser Strecke für die nächsten 20 Jahre.

1970 stellte man mit der IONA (1.324 GT) eine weitere Autofähre in Dienst. Dieses



Das derzeit größte CalMac Schiff, die CALEDONIAN ISLES dreht in Ardrossan. Foto: Frank Lose



Die RAASAY kann nur 8 PKW befördern. Foto: Frank Lose

Schiff war für den Fährdienst zur Whiskey Insel Islay, auf der viele Destillieren sind, bestellt, fuhr aber zunächst auf den Clyde Strecken. 1974 eröffnete sie den Ro/Ro Fährdienst von Oban nach Barra und Uist.

Ab 1973 firmierte man als Caledonian MacBrayne Ltd. Im selben Jahr setzte man die JUPITER (848 GT) auf dem Clyde ein. Dieses Schiff wurde durch Voith-Schneider Propellerangetrieben und war mit einer Heckrampe und einer Seitenklappe ausgerüstet. Kurz nach der Fertigstellung offenbarte sich ein Konstruktionsfehler, der Kapitän konnte beim Anlegen von der Brückennock das Heck

nicht sehen. Man rüstete das Schiff mit einer zweiten, offenen Kommandobrücke aus. In den Jahren 1973 bis 1976 stellt man nach und nach sieben Fähren der „Island Class“ in Dienst. Sie fahren mit einer Größe von 69 GT und einer Kapazität von nur 6 PKW zu den kleineren Inseln.

Das nächste Schiff kam 1974 mit der 1.071 GT großen PIONEER, die auf der Islay Strecke eingesetzt wurde. Ende 1974 kam die JUNO (863GT) auf den Clyde Strecken in Fahrt. Die CALEDONIA wurde 1976 durch die CLANSMAN auf der Arran

Strecke ersetzt. Die CALEDONIA fuhr von jetzt an Oban nach Craignure (Isle of Mull). Ein weiterer Neubau für Clyde Strecken folgte 1977 mit der 851 GT großen SATURN.

1983 wurde für Calmac mit dem Bau der 3.296 GT große ISLE OF ARRAN eine neue Ära eingeläutet. Das bei Ferguson Ailsa Ltd. in Port Glasgow gebaute Schiff wurde zwischen Ardrossan und Brodick (Arran) eingesetzt. 1985 wurde die HEBRIDEAN ISLES (3.040 GT) auf dem Dreieckskurs zwischen Uig (Skye), Lochmaddy (Uist) und Tarbert (Harris) eingesetzt. Das Schiff und die dafür gebauten neuen Hafenanlagen wurden teilweise durch die Europäische Union finanziert.

Die Schiffe der „Island Class“ wurden allmählich zu klein, daher baute man 1986 vier neue Schiffe der „Loch Class“ (206 GT/12 PKW), 1992 folgte zwei weitere, etwas größere Schiffe.

1988 wurde die CALEDONIA durch den Neubau ISLE OF MULL ersetzt. Nach Ablieferung im März 1988 durch Appledore Ferguson Ltd., Port Glasgow, stellte man fest, daß sich die Bauwerft verrechnet hatte. Die Tragfähigkeit war um ca. 100 Tonnen zu gering. Nach einigen Umbauten fuhr das Schiff den Sommer über zur Isle of Mull und wurde im Oktober von der Bauwerft um 5,43 m verlängert und erreichte so die geforderte Tragfähigkeit. Im März 1989 kam die 3.504 GT große LORD OF THE ISLE in Fahrt, dieses Schiff war der ISLE OF MULL sehr ähnlich, hatte jedoch ein offenes Achterdeck mit einem seitlichen Lift an jeder Seite. Sie fährt von Oban nach Barra und Uist, sowie nach Coll und Tiree. Die Strecke nach Barra ist von allen Calmac Strecken die, die dem Wetter am meisten ausgesetzt ist. Die normale Überfahrtsdauer beträgt fünf Stunden, bei starkem Sturm hat man hier aber auch schon 8 bis 16 Stunden für eine Überfahrt benötigt. Im ersten Winter kam sogar die komplette Verkleidung von der Brückendecke.



Die IONA in den schottischen Highlands. Foto: Frank Lose

Als bisher letztes Schiff kam die größte Calmac Fähre, die CALEDONIAN ISLES (5.221 GT) im August 1993 zwischen Ardrossan und Brodick in Fahrt. Die durch sie ersetzte ISLE OF ARRAN fährt nun zwischen Kennacraig und Islay.

Ein weiterer Neubau liegt zur Zeit auf den Helgen bei Ferguson Appledore am Clyde. Die 99 Meter lange ISLE OF LEWIS soll ab August 1995 die SUILVEN auf der Strecke Ullapool - Stornoway ersetzen. Die SUILVEN fährt seit 1974 auf dieser Strecke, ursprünglich war sie von der norwegischen Bastø Reederei in Moss bestellt worden, wurde jedoch während des Baues an Calmac verkauft.



Die SATURN dreht vor Gourock. Foto: Frank Lose

CALEDONIAN MACBRAYNE FLOTTENLISTE (Stand Sommer 1994):

Name	Jahr	GT	Pass.	PKW	Einsatzgebiet
CALEDONIAN ISLES	1994	5221	1000	120	Ardrossan-Brodick
*ISLE OF LEWIS	1995	5000	1000	132	Ullapool-Stornoway (in Bau)
ISLE OF MULL	1988	4719	1000	80	Oban-Craignure
LORD OF THE ISLES	1989	3504	1000	60	Oban-Barra-Lochboisdale; Oban-Coll-Tiree
ISLE OF ARRAN	1984	3296	800	80	Kennacraig-Port Askaig
HEBRIDEAN ISLES	1985	3040	500	80	Uig-Tarbert-Lochmaddy
SUILVEN	1974	1908	500	120	Ullapool-Stornoway
CLAYMORE	1978	1631	500	47	Ardrossan-Douglas(Isle Of Man). Reserveschiff
IONA	1970	1324	581	47	Mallaig-Armadale
PIONEER	1974	1071	356	60	Wemyss Bay-Rothesay
JUNO	1975	895	694	36	Wemyss Bay-Rothesay
SATURN	1978	851	694	36	Wemyss Bay-Rothesay. Gourock-Dunoon
JUPITER	1974	849	694	36	Wemyss Bay-Rothesay
LOCH DUNVEGAN	1991	549	200	36	Kyle of Lochalsh-Kyleakin
LOCH FYNE	1991	549	200	36	Kyle of Lochalsh-Kyleakin
ISLE OF CUMBRAE	1977	201	160	18	Lochaline-Fishnish
LOCHMOR	1979	189	130	0	Mallaig-Eigg-Rum-Canna

„LOCH CLASS“-Schiffe

LOCH BUIE	1992	295	250	10	Fionnphort-Iona
LOCH TARBERT	1992	211	150	12	Claonaig-Lochranza
LOCH LINNHE	1986	206	203	12	Largs-Cumbræ Slip
LOCH RANZA	1987	206	203	12	Tayinloan-Gigha
LOCH RIDDON	1986	206	203	12	Colintraive-Rhubodach
LOCH STRIVEN	1986	206	203	12	Largs-Cumbræ Slip

„ISLAND CLASS“-Schiffe

BRUERNISH	1973	69	164	6	Tobermory-Kilchoan
CANNA		1975	69	164	6 Kyles Scalpay-Scalpay
COLL	1974	69	152	6	Tobermory-Kilchoan
RHUM	1973	69	164	6	Tarbert-Portavadie
EIGG	1975	64	50	8	Oban-Lismore
MORVERN	1973	64	142	6	Reserveschiff
RAASAY	1976	64	50	8	Sconser-Raasay



Die LOCH TARBERT auf der Fahrt von Kintyre nach Arran.

Foto: Frank Lose

EIN SCHIFFSLEBENS LAUF

DIE ARMORIQUE

von Andreas Wörteler

Sechs Tage vor Weihnachten 1993, verließ ein Fährschiff den französischen Hafen St. Malo. Ein Schiff welches einige hundert Male diesen Hafen verließ. Aber dieses Mal sollte es kein Wiedersehen geben! Der Name des Schiffes MIN NAN. 18 Jahre lang trug dieses Fährschiff den Namen ARMORIQUE. Eigentümer war die in Morlaix ansässige Reederei Brittany Ferries.

Manche Leser werden sich nun denken, es ist doch etwas völlig normales, daß ein so „kleines“ und „altes“ Fährschiff verkauft wird. Aber der Verfasser und viele andere, ich denke besonders an die Besatzung und die vielen Passagiere, aber auch an einige „Shiplover“, werden anderer Ansicht sein. Die ARMORIQUE ist einzigartig und ein Pionier der Brittany-Flotte! Jedes Ende hat aber auch einen Anfang, und da wollen wir beginnen.

An einem regnerischen Tag, im Dezember 1975, lagen im dänischen Aarhus zwei schöne Fährschiffe gleichen Namens an einer Pier. Die eine, TERJE VIGEN mit Heimathafen Southampton (ex SF PANTHER ex PETER PAN später ST CLAIR und NUSA PEJUANG) und eine weitere, TERJE VIGEN mit Heimathafen Hamburg. Das erst genannte Schiff übernahm den Fährdienst Aarhus-Oslo von ihrer Vorgängerin, dessen Ausrüstung nun umgela-den wurde. In diesem Bericht soll uns aber die erste TERJE VIGEN interessieren.

Gebaut wurde sie für J.S. Hagen, Oslo (DA-NO-Linjen) auf der französischen

Werft Ateliers et Chantiers du Havre, Le Havre. Die TERJE VIGEN nahm am 13.05.1972 den Fährdienst Aarhus-Oslo auf. Ein Jahr später wurde sie an die Skan-Fahrt KG, Hamburg verkauft. Hinter diesem Unternehmen verbarg sich die Hamburger Reederei J.A. Reinecke, die das Management übernahm. Die Zusammenarbeit mit J.S. Hagen lief aber nicht reibungslos, so daß Reinecke Mitte 1975 die Kontrolle über die Aarhus-Oslo Route erhielt.

Der Einsatz eines eigenen Fährschiffes auf dieser Route stellte sich aber als zu kostenintensiv heraus. Man setzte die TERJE VIGEN auf die Verkaufsliste und suchte ein Charter-schiff.

Ein Käufer fand sich schnell, Brittany Ferries erwarb das Schiff im Dezember 1975 und nannte es in ARMORIQUE um. Es sollte das wichtigste Fährschiff in der Geschichte von Brittany Ferries werden....

In den nun folgenden Jahren bei Brittany gewann die ARMORIQUE viele Freunde. Auf ihr genossen viele Reisende, eine angenehme Seereise, und ihre gemütliche Inneneinrichtung, die regelmäßig erneuert wurde.

Es würde einfach zu weit gehen, die kompletten Ereignisse in den 18 Jahren in einen Text zu fassen. Stellvertretend einige Höhepunkte:

- Eröffnung des Fährdienstes St. Malo-Portsmouth in 1976
- Eröffnung des Fährdienstes Plymouth-Santander und Roscoff-Cork im Jahre 1978
- Kreuzfahrt Cherbourg-Lissabon-Marokko Kanarische Inseln 1978
- Eröffnung des Fährdienstes Caen-Portsmouth in 1986
- Eröffnung des Truckline Passagierdienstes Cherbourg-Poole in 1987

Alles weitere wird im Lebenslauf geschildert!

Abschließend muß natürlich zugegeben werden, daß die ARMORIQUE am Ende einfach zu klein geworden war, um den Anforderungen einer modernen Reederei gewachsen zu sein. Das Jumbo-Zeitalter hat sie einfach überholt. Viele werden aber dieses kleine, schöne Fährschiff nie vergessen.



Die TERJE VIGEN 1973 unter deutscher Flagge.
Foto: Schiffsfotos Fuchs.



In alten Brittany Farben am Anleger in St. Malo.
Foto: Jürgen Stein

24.04.71 Stapellauf

13.05.72 Ablieferung

.72 Einsatz zwischen Oslo und Aarhus

.73 Verkauf an die Skan-Fahrt KG, Hamburg; jedoch an DA-NO Linien zurückgechartert

.75 Verkauf an Brittany Ferries S.A., Morlaix; Werftüberholung

.12.75 Letzte Reise von Oslo nach Aarhus, umbenannt in ARMORIQUE und Fahrt nach Frankreich zum Umbau.

04.03.76 Erste Abfahrt von Roscoff nach Plymouth als Frachtfähre

25.03.76 Erste Passagierabfahrt von Plymouth nach Roscoff.

08.04.76 Einsatz zwischen St. Malo und Plymouth.

07.05.76 Eröffnung eines neuen Fährdienstes zwischen St. Malo und Portsmouth

05.06.76 In dichtem Nebel vor St. Malo auf Grund gelaufen, anschließend Reparatur in Le Havre.

.09.76 In St. Malo aufgelegt

.05.77 bis September 1977 wieder zwischen St. Malo und Portsmouth eingesetzt, anschließend in St. Malo aufgelegt.

- 17.04.78 Eröffnung eines neuen Fährdienstes zwischen Plymouth und Santander, außerdem Abfahrten zwischen Plymouth, Roscoff und Cork.
- 20.05.82 Wieder Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- 18.09.82 In dichtem Nebel vor St. Malo auf Grund gelaufen, anschließend Reparatur in Le Havre.
- .03.83 Einsatz zwischen Roscoff und Cork.
- 02.04.83 Bei einer Überfahrt von Roscoff nach Cork, bricht 37 Meilen von Lands End ein Kabinenbrand aus, eine Person stirbt, 19 Personen werden verletzt.
- .05.83 bis September 1983 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt.
- .05.84 bis September 1984 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt.
- .12.84 Einsatz zwischen Roscoff und Plymouth
- 15.02.85 bis 01.05.85 Einsatz zwischen Roscoff und Plymouth
- .05.85 bis September 1985 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt.
- 25.03.86 Verchartert bis 16.04.86 an SMZ und Einsatz zwischen Hoek van Holland und Harwich
- .05.86 bis September 1986 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt
- .05.87 bis 15.09.86 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt
- 16.09.87 Einsatz zwischen Roscoff und Plymouth.
- 27.05.88 bis 13.06.88 Einsatz für Truckline zwischen Cherbourg und Poole.
- 14.06.88 bis September 1988 zwischen St. Malo und Portsmouth, anschließend in St. Malo aufgelegt
- 28.09.89 Einsatz bis 09.10.89 für Tochtergesellschaft British Channel Island Ferries zwischen Poole und Guernsey/Jersey
- 18.12.89 Einsatz bis 02.01.90 für Tochtergesellschaft British Channel Island Ferries zwischen Poole und Guernsey/Jersey



**Die ARMORIQUE
in der letzten
Brittany Saison.**

Foto: Andreas
Wörteler

- 03.01.90 bis 12.02.90 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- .04.90 bis Mai 1990 Einsatz zwischen Caen und Portsmouth
- 18.05.90 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- 06.09.90 Beim Anlegen in St. Malo wird ein Propeller beschädigt.
- 07.09.90 Mit nur einer Maschine Einsatz zwischen Cherbourg und Portsmouth.
- 01.10.90 Reparatur, danach in St. Malo aufgelegt.
- 27.12.90 An die französische Regierung verchartert und Fahrt nach Toulon.
- .01.91 Mit militärischem Gerät und Soldaten für den Golf-Krieg Fahrt durch den Suez-Kanal nach Yanbu.
- 02.05.91 bis 30.09.91 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- 01.10.91 bis 03.10.91 Einsatz in Charter zwischen Portsmouth und Cherbourg.
- .11.91 bis 05.01.92 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- 06.01.92 bis 18.05.92 Einsatz zwischen Caen und Portsmouth.
- 20.05.92 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth.
- 19.06.92 bis 28.08.92 Einsatz zwischen Portsmouth, Cherbourg, Poole, Cherbourg, Poole und St. Malo.
- 28.08.92 bis 30.09.92 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth, danach in St. Malo aufgelegt.
- 11.11.92 bis 30.12.92 Einsatz zwischen St. Malo und Portsmouth
- 02.02.93 bis 20.02.93 Verchartert Channel Island Ferries und Einsatz zwischen Poole, Jersey und Guernsey.
- 21.02.93 In Cherbourg aufgelegt.
- .09.93 In St. Malo aufgelegt.
- 18.12.93 Nach Verkauf an Xiamen Ocean Shipping Co., Xiamen und Fahrt von St. Malo nach China. Umbenennung in MIN NAN. Einsatz zwischen China und Hongkong.



**MIN NAN in
Hongkong.**
Foto: Klaus
Hauke

Die ehemalige NILS HOLGERSSON (III) ist zurück in Europa

Eindrücke auf der POLLUX

von Frank Heine

Nach fast 10 Jahren als ABEL TASMAN in Australien, im Fährdienst Melbourne-Devonport, war es nun Zeit für die ehemalige NILS HOLGERSSON (III) mal wieder nach Europa zurückzukommen.

Als nun der Verkauf an Ventouris Ferries gemeldet wurde und ich ohnehin nach Griechenland fahren wollte, bot sich endlich die Chance das Schiff einmal wieder zu sehen.

Nach einer 28-tägigen Überführungsfahrt traf die POLLUX Ende Mai in Piräus ein. Einem folgenden, fast 3-wöchigen Werft-aufenthalt, der außer einem neuen Außen-anstrich nicht viel neues brachte, schloß sich bereits der erste Dienst an. Das Schiff war Unterkunft der Sicherheitskräfte für den Europagipfel auf Kreta.

Einwöchige Kreuzfahrt

Da so etwas ja auch nicht ewig dauert, lag die POLLUX schon bald wieder in Piräus und lief am 11. Juli von dort zu einer einwöchigen Kreuzfahrt durch die griechische Inselwelt aus. Nach der Rückkehr blieb das Schiff noch zwei Tage in Piräus und lief am 20. Juli abends in Richtung Igoumenitsa aus, um von dort am nächsten Abend um 21.30 Uhr den Fährdienst aufnehmen zu können. So fährt sie seitdem jeden zweiten Tag von Igoumenitsa nach Bari, mit einer Liegezeit in den Häfen von jeweils 9.30 Uhr bis 21.30 Uhr.

Es war schon ein erhabenes Gefühl, als die POLLUX endlich im späten Abendlicht an mir vorbei in Piräus einlief.

Die Umbauten, die 1984 in Rendsburg ausgeführt wurden, kannte ich ja schon von Fotos her. Ansonsten hatte sich an dem jetzt schneeweißen Schiff mit der großen Ventouris Ferries Aufschrift nichts markantes verändert.

Ein interessanter Gedanke kam mir sofort: Es ist hier der einmalige Umstand eingetreten, daß drei ehemalige NILS HOLGERSSON's denselben Hafen anlaufen: Die erste NILS HOLGERSSON als SAMAINA für Arkadia Lines im Verkehr nach Samos und Ikaria sowie die zweite als EUROPEAN PRIDE nach Bari, Brindisi und Cesme. Und nun auch noch die POLLUX. Allerdings war es unmöglich, alle drei Schiffe auf ein Foto zu bekommen, da sie zu völlig verschiedenen Zeiten in völlig verschiedenen Ecken des Hafens liegen. Ein zweiter, ähnlicher Versuch schlug ebenfalls fehl. Es betraf die FEDRA (ex PETER PAN II) und die POLLUX, zwei Schwestern, die zu ge-



Die POLLUX fährt zwischen Igoumenitsa und Bari. Foto: Bernd Crause

wissen Zeiten tatsächlich zusammen in Igoumenitsa liegen. Vielleicht wird irgendwann ein Glückspilz mal ein solches Foto nach Hause bringen.

Bei der dritten Abfahrt der POLLUX von Igoumenitsa bin ich dann auch mitgefahren. Ein Rundgang über das Schiff zeigt schnell:

Viel Mühe hat sich die Werft in Drapetsona mit der Überholung nicht gegeben und auch die Reederei scheint an ihrem Image des einfachen Touristentransporteurs nicht viel ändern zu wollen.

Viel verändert hat sich auch innen nicht. Von dem Luxus, den es auch in Griechenland gibt (besonders zu erwähnen ist hierbei die D. A. N. E. Sea Line) ist nichts zu spüren. Außer einem á la carte Restaurant, das man nur mit Platzkarte betreten darf, gibt es noch ein Self Service Restaurant.

An Bord sind nach wie vor einige TT-Line-Utensilien in Gebrauch, auch weist eine große Ostseekarte mit Zeichnungen der damaligen TT-Schiffe auf das ursprüngliche Fahrtgebiet sowie direkt auf den Ex-Namen NILS HOLGERSSON hin. Die Australier haben lediglich einige neue Dekorationen mit eingebracht. Auch der Sauna- und Swimmingpoolbereich unter dem Auto-deck ist unverändert geblieben.

Außen sieht es auch nicht so überragend aus. Das geschlossene Sonnendeck über der Brücke ist in einem desolaten Zustand: dreckig, verrostet und överschmiert.

Die NILS HOLGERSSON (III) fuhr zwischen 1975 und 1984 für TT-Linie zwischen Travemünde und Trelleborg. Foto: Frank Heine



Diese, für die klimatischen Bedingungen in der Ostsee durchaus sinnvolle Konstruktion ist im Mittelmeer absolut fehl am Platze, denn hier, wie mir auch auf der FEDRA aufgefallen, staut sich die Hitze wegen des nicht vorhandenen Luftaustausches so extrem, daß man es tagsüber hier überhaupt nicht aushält. Auch nachts wird es nicht besser, so daß man lieber auf die gute Aussicht verzichtet und sich andere Plätze sucht.

Gute Aussichtsplätze

Und die gibt es tatsächlich. Zum einen auf dem zweistöckigen „Kabinenklotz“ auf dem ehemaligen achteren Sonnendeck, von wo man einen wirklich guten Rundumblick hat. Interessant ist auch der Platz auf dem kurzen Aufbau vor der Brücke, der für Passagiere zugänglich gemacht wurde. Von dort kann man besonders gut die Ankermanöver verfolgen, die ja im Mittelmeer zu jedem An- und Ablegemanöver dazu gehören.

Da nur relativ wenig Passagiere an Bord waren, wurde es eine ruhige Überfahrt und die Ankunft in Bari am nächsten Morgen machte dem Ausflug auf der ehemaligen NILS HOLGERSSON ein Ende.

Gute Aussichtsmöglichkeit bietet der hintere Kabinenaufbau der POLLUX.

Foto: Frank Heine



Wenn ich doch ein wenig enttäuscht war, machte die POLLUX doch alles in allem den Eindruck einer ganz normalen Fähre ohne besondere Ausstattung. Das Schiff

wirkt an Oberdeck eher vernachlässigt, von außen macht sie allerdings mit ihrem (noch) blütenweißen Anstrich durchaus was her.

Sicherheit hat einen hohen Stellenwert

Bauweise und Vorkehrungen von Fähren

von Carsten Watsack

Nach dem schweren Schiffsunglück der ESTONIA tauchten vermehrt Fragen und auch starke Zweifel an der Sicherheit von Fähren auf. Wie selten zuvor stürzten sich die Medien auf die Fährschiffahrt und fügten ihr durch eine absolut unfaire, tendenziöse und größtenteils unsachliche Berichterstattung erheblichen Schaden zu. Am Beispiel der TT-Flotte soll gezeigt werden, daß jede Angst vor Fähren unbegründet ist.

Grundsätzlich ist zwischen Ro/Ro-Frachtschiff, -fähre (bis zu 12 Passagiere) und Ro/Ro-Passagierfähren zu unterscheiden. Erst genannte Schiffe besitzen den Sicherheitsstandard normaler Frachtschiffe, der ein hohes Niveau besitzt.

Ro/Ro-Passagierfähren haben den höchsten Sicherheitsstandard der Seeschiffahrt, identisch mit den konventionellen Passagier- und Kreuzfahrtschiffen. Das bedeutet, daß eine Leckverletzung von zwei Schottenabteilungen unterhalb der Wasserlinie das Schiff in keiner Weise gefährdet.

Die Sicherheitsstandards für Schiffe werden auf internationaler Ebene durch die International Maritime Organization (IMO) erarbeitet und in den SOLAS-Regeln (Safety Of Life At Sea) niedergelegt. In dieser Organisation arbeiten alle führenden Seefahrtsnationen mit. Das gesamte internationale Schifffahrtswissen ist dort also vereint.

Die führenden Schifffahrtsländer übernehmen regelmäßig die Regeln der IMO in ihre nationalen Vorschriften. Dieses gilt sowohl

für die Bundesrepublik wie auch für die skandinavischen Länder, die oftmals bei der Übernahme von neuen Empfehlungen Vorreiter wurden. Zum Teil sind nationale Sicherheitsnormen in Einzelfällen sogar weitgehend höher als die IMO-Normen.

Die TT-Line setzt ausschließlich Schiffe ein, die alle IMO-Normen erfüllen. Alle Fähren, ob die eigenen oder die gecharterten „Unbekannten“ unterliegen der sogenannten Port State Control (PSC), die sowohl auf deutscher wie auch auf schwedischer Seite agiert. Die Behörden kontrollieren regelmäßig alle Schiffe und legen sie - sollte etwas nicht in Ordnung sein - sofort fest.

Die beiden Passagierfähren der TT-Line, die Kombis NILS HOLGERSSON und PETER PAN, erfüllen alle Bedingungen der SOLAS 1990 Konvention. Es gibt bisher nur wenige Fähren in der Ostsee, die diesen neuen SOLAS-Standard erfüllen. Alle anderen aber sind trotzdem sicher, denn sie sind nach SOLAS 1974 gebaut bzw. nach früheren Konventionen.

Die Presse monierte vor allem, das Ro/Ro-Passagierfähren zu hoch seien und dadurch die Kentergefahr höher ist. Dieses ist völlig falsch, da die Stabilität der Jumbofähren durch die große Breite und den tiefen Gewichtungsschwerpunkt gewährleistet ist. Aufgrund der Hebelarmkurven der Krängungsversuche richtet sich ein Schiff bei Krängung (Schräglage) durch extremen Seitenwind, Wellengang oder andere äußere Einflüsse auch dann wieder auf, wenn eine Krängung bis 50 Grad erfolgt. Die alte PETER PAN zum Beispiel hätte sich bei stärksten je in Europa gemessenen Orkan nur 11,9 Grad zur Seite geneigt. Dabei wären 7748 Metertonnen auf die Seitenwand der PETER PAN getroffen. Diese gigantische Zahl macht die große Stabilität der Fähren deutlich.

Auf NILS HOLGERSSON und PETER PAN existieren jeweils Bug- und Hecktore. Gerade diese Ladeklappen wurden von der Öffentlichkeit als großer Schwachpunkt dieses Schiffstyps hingestellt. Die Bugtore beider TT-Liner besitzen ein Bolzenverriegelungs-

system, das die physi-sche Sicherung ge-währleistet. Das Hydrauliksystem wird, so-bald die Tore geschlossen sind, automatisch abgeschaltet, wodurch eine zufällige Betä-tigung ausgeschlossen ist. Außerdem wird der Druck nach dem Ausschalten in den Leitun-gen hoch gehalten, so daß ständig ein Schließ-druck vorhanden ist. Eine Anzeige auf der Kommandobrücke meldet außerdem den Verschlußzustand der Tore und es ertönt ein akustisches Signal, wenn diese nicht ord-nungsgemäß verschlossen sind. Hinzu kom-men Kameras für alle Türen und Pforten nach außen, so daß außerdem eine visuelle

Kontrolle von der Brücke aus erfolgt. Durch Führungen am Schiffskörper und am Bug-visier wird letzteres in Position gehalten, womit eine Verschiebung nicht möglich ist. Die eingefahrene Bugrampe ist zugleich das Kollisionsschott und schließt absolut was-serdicht ab.

Die Schiffsleitungen der TT-Line wurden schon lange vor dem Untergang der ESTONIA angewiesen, bei Schäden, die die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigen kön-nen, diese vor Abfahrt zu beseitigen, unab-hängig vom Fahrplan.

Die NILS HOLGERSSON wurde am 5.

Oktober 1994, die PETER PAN am 11.10.1994 von der See BG und dem Germa-nischen Lloyd kontrolliert. Bean-standungen gab es in keiner Form. Die NILS HOLGERSSON wurde zudem von der See BG mit „Sehr gut“ bewertet. Auch alle ande-ren deutschen Fähren besaßen keine Mängel.

Fährschiffahrt ? Da gibt es doch...

Bitte keine Kompromisse !

Wenn es um Ihr Hobby geht, sollten Sie kein wenn und aber zulassen! Dafür ist Ihre Freizeit nun doch zu kostbar, oder?

Der Deutsche Fährschiffahrtsverein e. V. ist die richtige Adresse, wenn es um Liebhaberei bezüglich Fähr- und Ro/ Ro- Schiffahrt geht.

Über 50 Mitglieder gehören dem DFV an und Sie sollten nicht zögern, ebenfalls einzutreten.

Alle drei Monate erscheint die Mitgliederzeitschrift „FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin“ und erfreut sich bei Ihren Lesern wachsender Beliebtheit.

Und schließlich findet man nirgends so viele Fähr-Freunde wie bei uns. Ein guter Grund mehr für Sie, noch heute das Eintrittsformular anzufordern. Im Sinne Ihres Hobbies!

Wenn`s um Fahren geht...

Deutscher Fährschiffahrts- verein e. V.

Mit Volldampf in die erste Sommersaison

An Bord der nagelneuen "Crown of Scandinavia" nach Kopenhagen

von Kai Ortel

Lange Zeit war die zweite skandinavische Hauptstadt-Route neben Stockholm-Helsinki nicht auf die gleiche Weise mit Schiffen verwöhnt, wie man sie aus der nördlichen Ostsee kennt. Vermutlich ist dies dem fehlenden Konkurrenzdruck auf die dänische DFDS zuzuschreiben, die auf ihrer Stammroute Kopenhagen-Oslo seit je her ein ungebrochenes Monopol besitzt. Erst mit dem Ankauf der "Crown of Scandinavia" verkehrt nun erstmals ein Schwesterschiff derjenigen Fähren in der westlichen Ostsee, die für Silja bzw. Viking zwischen Schweden und Finnland pendeln. Die größte aller DFDS-Fähren war als Schwesterschiff der "Frans Suell" (heute "Silja Scandinavia") für den Deutschland-Schweden-Dienst geplant.

Der Standard an Bord der nagelneuen Fähre besitzt allerhöchstes Niveau, wie man es von einer Cruise Ferry der 90er Jahre auch getrost erwarten darf. Gespart wurde weder an den Möbeln, noch an den sehr geschmackvollen Teppichböden oder edlen Hölzern an der Arkade. Ein Springbrunnen am Entré und allerlei glitzernde und glänzende Materialien sollen ein wenig den "American Way of Life" vermitteln. Neu ist dies alles freilich nicht. Von der "Crown of Scandinavia" ist man beim Betreten des Schiffes sogar ein wenig überrascht: Denn wer die "Frans Suell" kennt, dem fällt auf, daß man anscheinend überhaupt nichts an Bord verändert hat, bevor das Schiff in Dienst gestellt worden ist. Sie ist original die "Frans Suell", nur mit einem anderen Namen. Die Inneneinrichtung ist der von "Frans" trotz einer heute völlig anderen Reederei zum Verwechseln ähnlich.

Daß man sich auf einem dänischen und nicht auf einem finnischen Schiff befindet, merkt man jedoch spätestens daran, daß man überall an Bord lediglich einige wenige künstliche Pflanzen vorfindet, während z.B. die finnische "Mariella" mit ihren Unmengen an echten Pflanzen unter Deck fast einem schwimmendem botanischem Garten gleicht. Die dänische Liebe zum Plastik kommt an vielen Stellen des Schiffes durch, so daß man - wie auch auf anderen Fähren 90er Baujahrs - natürlichere Materialien etwas vermißt. Positiv ist aber hervorzuheben, daß man bei DFDS auf die üblichen und etwas lieblos wirkenden Plastik(liege)stühle auf dem Sonnendeck verzichtet hat und den Passagieren dafür stoffbezogene Liegestühle anbietet, wie man sie aus dänischen Ferienhäusern und Hotels kennt.

Die werftfrische Fähre befindet sich in exzellenter Verfassung. Nur die Decks hat man (noch drei Wochen nach der Ablieferung durch die Lloyd-Werft) von Euroway-Grün in DFDS-blau umgemalt, so daß einem während der ersten Fahrten bei Decks-



Die CROWN OF SCANDINAVIA IN KOPENHAGEN. Foto: Bernd Gell

spaziergängen auf der "Crown of Scandinavia" noch leichte Farb-Gerüche um die Nase wabern konnten. Alle Werft-Arbeiten haben sich wahrscheinlich auf das Äußere und Wesentliche beschränkt; den Rest scheint die Reederei selbst in die Hand genommen zu haben, um Zeit zu sparen. Schließlich ist die Sommersaison die einnahmestärkste des ganzen Jahres, wo der Reederei nur an einem einzigen Tag, den das Schiff versäumt. Einnahmen in Millionenhöhe entgehen können. Als ich mich in meinem Sommerurlaub an Bord befand (10.8.1994), war man gerade überall an Deck dabei, Mülleimer (frisch aus der Verpackung) anzubringen. Vieles an Bord mutete in den ersten Tagen des Schiffes noch sehr provisorisch an.

Während man von der Inneneinrichtung des im übrigen sehr stark lichtdurchfluteten Schiffes selbst durchaus begeistert sein kann, sind es die Räumlichkeiten, in denen man teilweise die Großzügigkeit anderer Fähren noch vermißt. Zwar findet man als Passagier eine sehr große Auswahl an Aufenthaltsmöglichkeiten vor, doch war man mit Sitzgruppen und offenen Lounges an Bord überaus sparsam, und auch die Kabinen (zumindest die preisgünstigeren) und deren Ein-

richtung (Dusche!) könnten insgesamt noch etwas geräumiger sein. Dahingegen hat man an Deck sehr viel Platz, und es gibt außergewöhnlich viele zusammenhängende Deckflächen auf verschiedenen Ebenen des Schiffes (Oberdeck, Sonnendeck, Bootsdeck). Allerdings sind die Treppen auf dem Achterdeck des Schiffes unsymmetrisch angelegt, so daß man für kurze Zeit leicht den Überblick verlieren kann. Die Orientierung unter Deck ist dagegen sehr einfach, an allen Treppen finden sich Hinweisschilder und überall an und unter Deck viele Deckspläne.

Langweilig dürfte einem auf der Überfahrt in die dänische bzw. norwegische Hauptstadt nicht werden: Ein Bord-Angebot, das von einem Fitneß-Center, einem Swimming-Pool und einer Sauna über einen großen Nightclub, zwei Kinos und eine Disco bis hin zu zwei großen Kinderzimmern für die Kleinen und ein Kasino für die weniger Kleinen reicht, läßt kaum Wünsche auch für höhere Ansprüche mehr offen. Auch die Einkaufsmöglichkeiten, die aus einem großen Shop mit Parfümerie, Boutique und Duty-Free-Shop sowie einem Drugstore bestehen, lassen die Zeit der Überfahrt zw-

schen zweien der faszinierendsten Städte Nordeuropas wie im Flug vergehen. Und wem dies alles nicht zusagt, kann sich immer noch für die sagenhafte Schönheit der Natur des Oslofjords begeistern, der in der Abendsonne bezaubernde Farbspiele bieten kann.

Für den Schiffsliebhaber sicherlich von Interesse ist nicht nur die Ankunft im Hafen von Kopenhagen vorbei an der Langelinie, sondern vor allem der Zwischenstop im schwedischen Helsingborg, wo es im stets vollen Hafen jedes Mal eine Menge größerer und kleinerer Schiffe zu fotografieren gibt.

Die neue "Crown of Scandinavia" ist somit ein Fährschiff, das sicherlich für jeden Geschmack etwas bietet und kaum Wünsche offen läßt. Der Erfolg scheint gewiß, auch wenn einige Leute noch eine Zeit lang der alten "King of Scandinavia" nachtrauern werden, die an die Color Line verkauft worden ist.

Hauptdaten MS "Crown of Scandinavia":

Kopenhagen - Helsingborg - Oslo (ganzjährig täglich)

Bauwerft	: Brodogradevna Industrija Split, Split/Kroatien
Stapellauf	: 06.04.1992
Indienststellung	: 26.07.1994
Baujahr	: 1993/1994
Auftraggeber	: Euroway AB (geplant als "Thomas Mann")
GT	: 35.285 BRZ
Länge ü.a.	: 169,40m
Breite	: 28,20m
Tiefgang	: 6,30m
Leistung	: 23.760 kW
Knoten (HGS)	: 21,5 Knoten
Passagiere	: 2400
Besatzung	: 175
Autos	: 450
Lademeter	: 970

Noch schneller nach Norwegen

LARVIK LINE SETZT ERSTEN KATAMARAN EIN

von Horst-Dieter Foerster

Die norwegische Reederei Larvik Line wird in der Sommersaison 1995 ab Mai als erste Reederei im Norwegen-Verkehr einen Katamaran einsetzen. Das 43 Knoten schnelle Schiff wird bis zu fünf Mal täglich zwischen Skagen an der Nordspitze Jütlands und Larvik verkehren. Die Überfahrtszeit verkürzt sich damit auf zwei Stunden und 45 Minuten. Bislang dauerte die kürzeste Überfahrt nach Norwegen viereinhalb Stunden. Der Katamaran bietet Platz für 600 Passagiere und 110 PKW. Das neue Schiff ergänzt den Fahrplan der weiterhin zwischen Frederikshavn und Larvik verkehrenden "Peter Wessel" (ex "Wasa Star"), die sechs Stunden für die Überfahrt benötigt.

Der Katamaran "Juan L." wurde 1994 in Australien gebaut und gehört der argentinischen Reederei Buquebus, die insgesamt über sieben große Katamarane mit Autodecks verfügt. Damit ist die argentinische Reederei der weltgrößte Betreiber von Katamaranfäheren. Buquebus betreibt u.a. eine Katamaranverbindung zwischen Buenos Aires in Argentinien und Montevideo in Uruguay.

Die Abmessungen der "Juan L." (Typ "Incat 74"):

Länge	: 78m	Passagiere:	600
Breite	: 26m	PKW	: 110
GT	: 4994 GRT	Leistung	: 16.200 kW
tdw	: 250 t	Geschw.	: 43 Knoten

Larvik Line mietet das Schiff nur für jeweils fünf Monate im Sommer, hat aber eine Option auf sechs weitere Jahre. Ermöglicht wurde die Vereinbarung zwischen Buquebus und Larvik Line durch die unterschiedlichen Saisonzeiten. Während der Sommersaison in Norwegen herrscht in Argentinien Nebensaison und umgekehrt. Die Überführungskosten von Argentinien nach Norwegen sind vergleichsweise niedrig; für diese Passage werden nur elf Tage benötigt.

Auf dem Schiff wird eine rein norwegische Besatzung zum Einsatz kommen. Die Entscheidung der Geschäftsführung von Larvik Line beruht auf der Erwartung eines insgesamt stärkeren Passagieraufkommens zwischen Norwegen und dem europäischen Festland. Mit dem Katamaran bietet Larvik Line zukünftig die schnellste Verbindung nach Norwegen an. Hierdurch soll der Marktanteil erhöht werden. Sollte die Nachfrage die Kapazität der "Juan L." übersteigen, hat Larvik Line ab 1997 bei Buquebus eine Option auf einen neuen Katamaran, der 1250 Passagiere und 250 PKW transportieren kann.

FEHMARNSUND

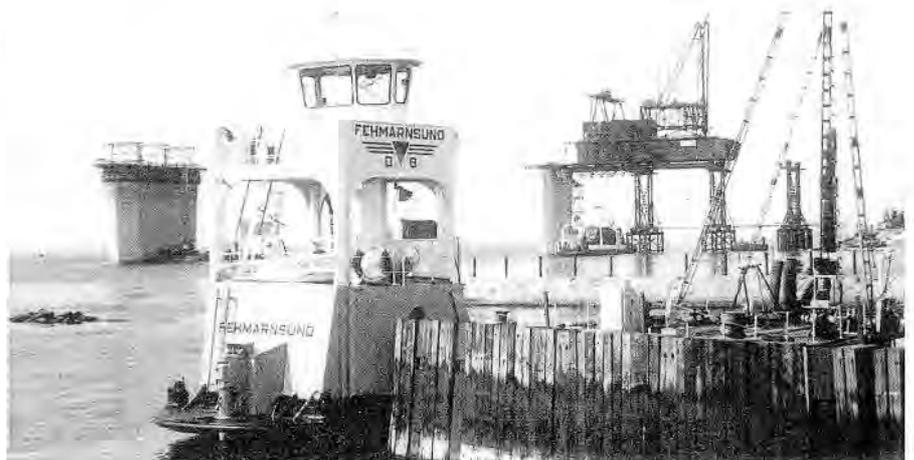
von Tom Hansen

Die Insel Fehmarn zwischen der nordöstlichen Spitze der ostholsteinischen Halbinsel und der Insel Laaland ist durch den 1,35 Kilometer breiten Fehmarnsund vom Festland getrennt. Die flache Insel wird fast ausschließlich landwirtschaftlich genutzt, der Hauptort ist Burg.

Bis zum Jahre 1903 wurde der Sund mit Segelkuttern überwunden. Die Erzeugnisse der Insel wurden mit einem Holzprahm, dem sogenannten ADAMSCHEN PRAHM zum Festland gebracht. Die ersten Konzessionsinhaber für den Fährbetrieb waren die Fährwärter Adam und Knees. In der Zeit ab 1880 baute die Kreis Oldenburger Eisenbahn eine normalspurige Eisenbahn von Neustadt ausgehend in Richtung Norden, die 1881 bis Oldenburg und 1898 bis Heiligenhafen reichte. In den Jahren 1903 bis 1905 erweiterte man die Bahn ab Lütjenbrode über Großenbrode nach Burg und Orth auf der Insel Fehmarn. Die Verbindung zwischen dem Festland und der Insel bildete ein Eisenbahntrajekt zwischen Großenbroder-Fähre und Fehmarnsund.

Dafür bestellte die Kreis Oldenburger Eisenbahn bei der Werft J. W. Klawitter in Danzig eine eingleisige Eisenbahnfähre. Die Fähre, gebaut als Baunummer 270, erhielt den Namen FEHMARNSUND und wurde am 04. September 1903 abgeliefert. Nachdem in den Häfen der Bau der Fährbrücken und das Ausbaggern des Reserveliegeplatzes abgeschlossen war, fand am 23. Oktober 1903 die Eröffnungsfahrt statt. Die 81 BRT große Fähre war 23,83 Meter lang und 7 Meter breit. Die 120 PS starke Verbunddampfmaschine verlieh ihr eine Geschwindigkeit von 5 Knoten. Die Gleislänge von 20 Metern reichte allerdings nur für die Beförderung von zwei Güterwagen aus, so daß die Reisenden die Personenzüge in den Häfen verlassen mußten und zu Fuß auf das Schiff gelangten. Bei Bedarf wurden auch Straßenfahrzeuge transportiert und Viehtransporte durchgeführt, der Fährverkehr insgesamt vorerst aber nur bei Tageslicht betrieben.

Mit der FEHMARNSUND wurde der Fährverkehr bis 1927 unter der Führung der Kapitäns Hintz und Kruse und ab 1923 unter Kapitän Heinrich Scheel betrieben. Während ihrer Dienstzeit erlebte die Fähre so manchen Sturm und Eiswinter, in denen das Schiff oft tagelang ständig zwischen den Häfen pendelte, allein um die Fahrwinne offen zu halten. So manche Anekdote verbindet sich mit der Fähre. So rollte z. B. am 17. Januar 1907 ein mit 79 Schweinen beladener Güterwagen von Bord der FEHMARNSUND und versank in den Fluten. Die spektakulärste Havarie ereignete



Die erste Fehmarnsund. Foto: Sammlung Jochen Prehn.

sich am 07. November 1921. Starke Südostwinde trieben gewaltige Wassermassen in den Sund, so daß der Pegel innerhalb weniger Stunden um 85 Zentimeter stieg. Bis zur Albertschen Bahnhofsgaststätte stand bereits das Wasser, als ein Matrose sich an diesem grauen und stürmischen Morgen auf den Weg machte, um den Kessel der Fähre anzuheizen. Der Seemann watete allerdings vergebens zur Fährbrücke. Der starke Sturm und der hohe Wasserstand hatten bewirkt, daß sich das Schiff in seinem Heimathafen Fehmarnsund von der Vertäuung losgerissen hatte. Glücklicherweise trieb das Trajekt auf der gegenüberliegenden Festlandseite auf Grund und wurde nicht auf See hinausgetrieben. Eine Kieler Bergungsfirma richtete in zweimonatiger, mühevoller Arbeit das Schiff wieder auf. Bei einem erneuten Hochwasser kam die Fähre wieder zurück

in ihr Element. In der Zwischenzeit wurde der Fährverkehr wiederum mit dem ADAMSCHEN PRAHM, der vom Motorboot ROLF gezogen wurde, aufrecht erhalten.

Nach dem ersten Weltkrieg und mit der beginnenden Motorisierung erwies sich die Fähre bald als zu klein, so daß sich die Kreis Oldenburger Eisenbahn entschloß, ein neues Schiff zu bestellen. Die FEHMARN wurde am 09. November 1927 von der Werft Nobiskrug in Rendsburg abgeliefert. Bis Anfang 1928 versah die FEHMARNSUND noch ihren Dienst und wurde dann an die Pfähle gelegt und bis 1948 als Reservefähre in Bereitschaft gehalten. So gelangte das Schiff auch am 01. August 1941 im Rahmen

So wurde die Fehmarnsund nach Rendsburg überführt.

Foto: Sammlung Jochen Prehn



der Verstaatlichung in den Besitz der Deutschen Reichsbahn. Als am 27. September 1949 eine weitere neue Fähre, die SCHLESWIG HOLSTEIN, den Dienst aufnahm, konnte die FEHMARNSUND endgültig aus dem Dienst zurückgezogen werden. Nach Demontage der Decksaufbauten und der Dampfmaschine sollte der Schiffsrumpf ursprünglich verkauft werden. Als sich kein Interessent fand, erfolgte am 08. November 1950 die Löschung im Lübecker Schiffsregister mit dem Hinweis auf den „erfolgten Abbruch“. Der Prahm wurde aber weiterhin für Arbeiten in den Sundhäfen, für Rammarbeiten, Reparaturarbeiten und vieles mehr genutzt. Während der Bauarbeiten an der Fehmarnsundbrücke, hierbei speziell der Bau der Pfeiler mittels Hubinseln, besann man sich des Prahms. So gelangte die FEHMARNSUND oder besser das, was von ihr übrig geblieben war, im Schlepp des Motorbootes REICHSBAHN nach Rendsburg. Dort erfolgte die Ausrüstung mit einem 206 kW starken Dieselmotor, einem Schottelantrieb sowie einem neuen Deckshaus. So erscheint der Name FEHMARNSUND am 20. September 1961 erneut im Lübecker Schiffsregister. Neuer Heimathafen des Arbeitsschiffes ist nunmehr Puttgarden.

Geplant hatte die jetzige Eigentümerin des Schiffes, die Deutsche Bundesbahn, die FEHMARNSUND nur während der Bauarbeiten der Vogelfluglinie einzusetzen. Eine Planung, die später nicht beibehalten wird. Das Schiff brachte nun z. B. mit Baumaterial beladene Güterwagen zu den einzelnen Hubinseln, auf die die Wagen mittels Winden gezogen und dort entladen wurden. So pendelte das Schiff mit vielen Arbeiten bedacht bis zum Abschluß der Arbeiten an den Brückenpfeilern sowie am Brückenbogen auf dem Fehmarnsund hin und her. Nachdem das Arbeitsschiff nun auch noch mit Hebezeug ausgerüstet worden war, wird es auch in Puttgarden beim Bau des Hafens eingesetzt. Da die FEHMARNSUND sich als verlässliches „Arbeitstier“ für vielerlei Arbeiten erwies, wurde die Dienstzeit weit über das Bauende der Vogelfluglinie hinaus verlängert. So tat das Schiff noch lange Jahre Dienst im Fährbahnhof Puttgarden. Ob mit Hilfs- oder Reparaturarbeiten an den Fährbetten oder mit Betonungsarbeiten - stets gab es eine Menge an Aufgaben für die ehemalige Sundfähre. Mit der Zeit jedoch stellte sich heraus, daß der Rumpf nicht mehr die geforderte Stärke und Stabilität aufwies. So entschied sich die Deutsche Bundesbahn gleichzeitig mit dem Bau des Fährschiffes DEUTSCHLAND bei der Werft Nobiskrug auch ein neues Arbeitsschiff in Auftrag zu geben. Die Baunummer 677 hat eine Vermessung von 91 BRT bei 19,08 Metern Länge, 6,01 Metern Breite und 2,10 Meter Tiefgang. Die neue FEHMARNSUND erhielt den gesamten Antrieb, das Ruderhaus und die Hebezeuge ihrer Vor-



Die Fehmarnsund im Fährhafen Puttgarden. Foto: Sammlungen Jochen Pohn



Die zweite FEHMARNSUND. Foto: Sammlung Jochen Pohn

gängerin. So überführten der Schiffsführer Kapitän Pohn und sein Bootsmann Klüver die alte FEHMARNSUND am 13. August 1971 nach Rendsburg. Das Schiff wurde abgetakelt, der Rumpf nach einer Generalüberholung von der Werft Nobiskrug als Arbeitsplattform weiter eingesetzt. Die neue FEHMARNSUND erhielt am 26. August 1971 ihre Taufe, indem sie per Kran in ihr neues Element gesetzt wurde. Nach der Endausrüstung und erfolgreich abgelegter Probefahrt in der Kieler Förde lief die neue FEHMARNSUND am 13. Oktober 1971 gegen 21 Uhr in ihren Heimathafen ein. Am 14. Oktober 1971 erfolgte die Ablieferung an die Deutsche Bundesbahn, Maschinenamt Lübeck. Von nun an versah das Schiff seinen Dienst als Arbeitsschiff im Fährhafen

Puttgarden ebenso zuverlässig wie ihre Vorgängerin. Mit dem Wechsel des Reeders der deutschen Fährschiffe auf der Vogelfluglinie wurde die FEHMARNSUND ebenfalls per 01. Juli 1993 an die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee (DFO) übertragen und ist bis heute noch im Dienst.



RUTELAGET ASKØY-BERGEN

DIE "KYSTVEIENROUTE" BERGEN - STAVANGER



A/S TEAM ASKØY-BERGEN

von Jürgen Stein

Die Norwegische Reederei Rutelag Askøy-Bergen A/S, Bergen, die seit 1950 unter diesem Namen einen Fährverkehr zwischen Bergen und der vorgelagerten Insel Askøy betreibt, gründete Ende 1983 die Tochtergesellschaft A/S Team A/B, Bergen, um im darauffolgenden Jahr den Liniendienst zwischen Bergen/Krokeide und Stavanger/Mekjarvik aufnehmen zu können.

A/S Team Askøy-Bergen (1984-1988)

So wurde am 19. März 1984 von der norwegischen Werft Fosen Mekaniske Verksted in Rissa, die FRENGENFJORD angekauft.

Die FRENGENFJORD lief am 5.3.1971 bei der Trosvik Verksted A/S, Brevik (Baunr. 94) als STUBBENKAMMER für die Stena Line AB, Göteborg vom Stapel und ging nach Ablieferung am 14.9.1971 in Bareboat Charter an die Deutsche Reichsbahn, Sassnitz (Reichsbahndirektion Greifswald). Nachdem die STUBBENKAMMER vom 26.9.1971 bis 1.9.1977 (sie war inzwischen von der Deutschen Reichsbahn angekauft worden) den Liniendienst zwischen Sassnitz und Trelleborg versah, folgten anschließend zahlreiche Auftriebezeiten, sowie Charterfahrten hauptsächlich nach Afrika und in den Mittleren Osten.

Im Dezember 1983 erfolgte dann der Verkauf an die Fosen Mek. Verksted mit dem anschließenden Umbau zur Passagierfähre, und der Umbenennung in FRENGENFJORD. Unter diesem Namen kam das Schiff, mit nunmehr 6507 BRT vermessen und einer Transportkapazität von 399 Passagieren und 150 PKW, jedoch nicht in Fahrt.

Bereits während der Umbauphase fand sich in der Rutelaget Askøy-Bergen für 16,9 Millionen NKr ein neuer Käufer. Die FRENGENFJORD wurde in KYSTVEIEN umbenannt und eröffnete mit der Jungfernfahrt am 22.6.1984 den Liniendienst zwischen Krokeide (30 km südlich von Bergen) und Mekjarvik / Stavanger. Bei der ersten Überfahrt befanden sich 140 Passagiere, 52 PKW und 2 Motorräder an Bord.

Ab 28. September des gleichen Jahres wurde Mekjarvik als Zielhafen nicht mehr angelaufen. Stattdessen verlegte man den Anlaufpunkt nach Bergsted, ins Zentrum von Stavanger.

1985 wurde die KYSTVEIEN erneut umgebaut. Bei der Haugesund Mekaniske Verksted wurde das Fassungsvermögen auf 500 Passagiere erweitert. (Während der Werftliegezeit kam die 1984 gebaute BERGEN auf der Stavangerroute zum Einsatz). Nach Beendigung der Umbauarbeiten wurde auch der Fährhafen Krokeide. Erstmals legte die KYSTVEIEN in Nøstet, dem Westhafen



Mit dem Ankauf der FRENGENFJORD als KYSTVEIEN wurde 1984 erstmals der Liniendienst von Bergen nach Stavanger aufgenommen. Heute hat dieses Foto schon Geschichte. Der Fährhafen Kleppestö im Hintergrund, hat seine Existenz verloren. Das Fahrwasser der KYSTVEIEN würde heute von der Askøy Brücke überspannt sein. Foto: TEAM AB

im Zentrum von Bergen, an.

1987 wurde die KYSTVEIEN an die K/S A/S Skandi Line, Sandefjord verkauft, verblieb allerdings noch einige Monate in Charter der A/S Team auf der "Kystveienroute", bis am 28.5.1988 ein Neubau gleichen Namens in Dienst gestellt wurde. Die neue Doppelendfähre, welche bei der Werft Kleven Løland in Leirvik als Baunummer 101 gebaut wurde, sollte das größte Schiff auf dieser Route werden. Mit 6025 GT vermessen, konnte die neue KYSTVEIEN 220 PKW befördern und war für 600 Passagiere auf der Route Bergen - Stavanger und 900 Passagiere auf der Linie Bergen - Kleppestö/Askøy zugelassen. Einen Monat später, am 30.6.1988 wurde die A/S Team, Bergen aufgelöst. Der Liniendienst sollte aber mit der Neugründung einer weiteren Tochtergesellschaft fortgesetzt werden.

Die alte KYSTVEIEN wurde nach der Ablieferung des Neubaus endgültig von der K/S A/S Skandi Line übernommen. Nach kurzer Werftliegezeit erfolgte der Einsatz als BOHUS II zwischen Strömstad und

Sandefjord, bis sie im April 1994 an die Genting International Group verkauft wurde und einen Monat später Norwegen als SUBIC ADVENTURE in Richtung Singapore verließ.

A/S Rogaland Kystferger A-B, Randaberg (1988- 1994)

Mit der Gründung der Rogaland Kystferger A-B wurde am 1. Juli 1988 zusätzlich ein weiterer Liniendienst aufgenommen. In Zusammenarbeit mit der Rutelaget Askøy-Bergen übernahm die Rogaland Kystferger mit Sitz in Randaberg/Stavanger die neue Route zwischen Mekjarvik und Skudeneshavn. Die Langstrecke zwischen Bergen und Mekjarvik (Bergsted/Stavanger wurde nicht mehr angelaufen) wurde jetzt von der Muttergesellschaft Rutelag Askøy-Bergen geleitet. Die zweite KYSTVEIEN verblieb bis zum 8.6.1993 auf der "Kystveienroute" als Nachtfähre und als Tagesfähre zwischen Bergen und Kleppestö und wurde am 19.10. 1993, nach vorherigem Umbau bei Mjelle & Carlsen in Bergen, als WADI AL NEEL an

die National Nav.Co. of Egypt, Alexandria übergeben.

Mit dem Verkauf der KYSTVEIEN und der Einstellung der Linie Bergen-Kleppestö, bedingt durch den Brückenbau nach Askøy, zog sich die Rutelaget Askøy-Bergen vorerst aus dem innorwegischen Fährverkehr zurück.

So übernahm die A/S Rogaland Kystferger A-B, Randaberg im Juni 1993 den Liniendienst nach Bergen. Zum Einsatz kamen nacheinander die STAMVEIEN und FJORDVEIEN, zwei umgebaute LKW-Fähren, die eigentlich, (auf Grund ihres Alters) kaum noch salonfähig waren. Sollte man aber selbst einmal die Möglichkeit genutzt haben, mit diesen Schiffen zu fahren, bleibt eine unvergeßliche Erinnerung. Hier treffen viele Charaktere aufeinander. Eine Mischung aus Fährschiffahrt und Hurtigruten, obwohl beide Schiffe bis zuletzt den Flair einer LKW-Fähre hatten. Daher sollen beide Fähren hier besondere Berücksichtigung finden..

FJORDVEIEN

(1987 bis 1994 für A/S Rogaland Kystferger A-B, Randaberg)

Die FJORDVEIEN lief am 30.6.1970 als STENA CARRIER (1520 BRT) für die Stena AB, Göteborg bei der Kristiansand MV A/S unter der Baunummer 215 vom Stapel und wurde am 1.10.1970 dem schwedischen Eigentümer übergeben.

1974 erfolgte der Verkauf als ULIDIA an die Barclay's Export & Finance Co. Ltd., London (British Transport Ship Management, Scotland). Sieben Jahre später wurde die griechische Corvo Shipping Inc. (Manta Line Inc., Piräus) neuer Eigentümer und brachte die ULIDIA als AUTO TRADER in Fahrt.

1985 wurde die AUTO TRADER erneut verkauft und kam in den Besitz der International Agency for Shipping & Trading Co., Alexandria, die das Schiff allerdings erst ein Jahr später in RAGA QUEEN umbenannte. Ein weiteres Jahr später, am 29.11.1987 wurde die RAGA QUEEN nach Bergen überführt. Neuer Eigentümer war jetzt die A/S Team A-B (Rutelaget Askøy-Bergen A/S). Im Dezember begann ein Umbau bei Kristiansands Mek. Verksted in Kristiansand. Nach Umbenennung in FJORDVEIEN (jetzt 4679 GT) folgte eine längere Auftriegszeit in Bergen. Nach der Auflösung der A/S Team wurde die FJORDVEIEN am 1.7.1988 für die Rogaland Kystferger auf der Route zwischen Skudeneshavn und Mekjarvik eingesetzt.

Nach Einstellung dieser Linie erfolgte vom 29.11.1992 bis 30.12.1993 eine längere Auftriegszeit. Die FJORDVEIEN stand zum Verkauf, es fand sich jedoch kein Käufer.

Zwischenzeitlich wurde die STAMVEIEN, die in den Wintermonaten nicht ausgelastet war, verkauft, so daß die etwas kleinere FJORDVEIEN zwischen Bergen und Stavanger zum Einsatz kam. So fristete die FJORDVEIEN bis zum 14.3.1994 ihr Dasein auf dieser Route. Die Einstellung der Verbindung war in Reedereikreisen schon



Die STAMVEIEN im September 1993 in Bergen. Foto: Jürgen Stein

beschlossene Sache, jedoch kam der Maschinenschaden der FJORDVEIEN am 14.3.1994 einige Tage zu früh.

Ende 1994 fand sich dann doch noch ein Käufer. Die schwedische Rederi AB Lillgard erwarb das Schiff für 25 Millionen Nkr. Unter dem Namen FJÄRDVÄGEN soll es auf der Route von Langnäs nach Naantali, zwischen den Alandinseln und Finnland, verkehren.

STAMVEIEN

(1988-1993 für A/S Rogaland Kystferger A-B, Randaberg)

Die STAMVEIEN wurde 1973 bei der norwegische Trosvik Verksted A/S (Baunr. 97) in Brevik als GREY MASTER (2049 BRT) für die Golden West Shipping Co.A/S, Oslo gebaut. Bis 1982 wurde die GREY MASTER als Charterschiff für verschiedene Gesellschaften eingesetzt. Unter anderem 1978 für Wallhamn AB / Roto Line, Stenungsund zwischen Wallhamn und Hull bzw.

Felixtowe, 1979 für North Sea Ferries zwischen Rotterdam und Hull, zwischen 1980 und 1982 für Neptunia Lines zwischen Italien und Libyen, sowie für die finnische Bore Lines.

1983 erfolgte eine fünfjährige Charter an das Britische Transportministerium als SIR CARADOC, wo sie unter anderem im Falklandkrieg Verwendung fand. Nach längerer Auftriegszeit wurde die SIR CARADOC 1988 an die Rogaland Kystferger verkauft und bei der Fosen Mek. Verksted, Trondheim zur kombinierten Auto- und Passagierfähre umgebaut und in STAMVEIEN umbenannt. Auf dem Oberdeck wurden nachträglich Passagiereinrichtungen installiert (Cafeteria, Kiosk, Pullmannsitze, sowie 20 Doppelkabinen).

Mit nunmehr 6036 GT vermessen und zugelassen für 500 Passagiere und 180 PKW, versah die STAMVEIEN zunächst ab 1.7.1988 den neuen Liniendienst der

Die FJORDVEIEN in der Werft in Bergen. Foto: Jürgen Stein



Kystferger A-B zwischen Skudeneshavn und Mekjarvik/Stavanger bis zur Einstellung dieser Route am 29.11.1992. Anschließend lag das Schiff beschäftigungslos im Hafen von Bergen auf. Nach dem Verkauf der KYSTVEIEN als WADI ALNEEL wurde die STAMVEIEN für den Liniendienst zwischen Bergen und Mekjarvik hergerichtet und verblieb auf dieser Route bis zum 31.12.1993. Anschließend wurde die STAMVEIEN an die chinesische Shamdong Machinery Import and Export Corporation (Yantai Marine Shipp. Co.) verkauft verließ am 5.1.1994 als HUA LU den Hafen von Bergen.



Die BERGEN, 1984 bei A/S Mjellem & Carlsen, Bergen für den Liniendienst Bergen-Kleppestö gebaut, wurde mehrmals als Ersatzschiff auf der "Kystveienroute" eingesetzt. Foto: Sammlung Jürgen Stein



Mit dem Einsatz der NORDFJORD wurde die "Kystveienroute" am 25.03.1994 eingestellt. Foto: Jürgen Stein



Vom 8.06.93 bis 19.10.93 wurde die KYSTVEIEN bei Mjellem & Karlens in Bergen zum Pilgerschiff umgebaut. Foto: Jürgen Stein

Das Ende der "Kystveienroute"

Mit dem Einsatz der NORDFJORD endete die Geschichte der "Kystveienroute" Stavanger-Bergen.

Die NORDFJORD wurde am 15.3.1994 von der Fylkesbaatene i Sogn og Fjordane, Florö eingearbeitet und verkehrte bis zum 25.3.1994 als letzte Fähre zwischen Bergen und Stavanger. Mit dem Einsatz der NORDFJORD kehrte noch einmal, wenn auch nur kurzfristig, eine ehemalige Fähre der Rutelaget Askøy-Bergen auf die Stavanger Route zurück.

Die NORDFJORD wurde 1985 als HERDLA bei Mjellem & Karlens in Bergen gebaut und wurde bis Ende 1992 für die Rutelaget Askøy-Bergen zwischen Bergen und Kleppestö eingesetzt. Nach Fertigstellung der Askøy Brücke wurde dieser Liniendienst eingestellt und die HERDLA wechselte als NORDFJORD an die F.S.F. auf die Route Steinestö - Knarvik. Nach Einstellung der "Kystveienroute" bleibt auch die Zukunft der NORDFJORD offen. Auch der Fährdienst Steinestö - Knarvik wird in Kürze eingestellt. Grund dafür ist ein weiterer Brückenbau, der kurz vor der Vollendung steht.

Hier sollte doch die Entscheidungsfreudigkeit der norwegischen Regierung nachdenklich stimmen, den PKW-bzw. LKW-Verkehr durch Brücken- und Tunnelbau auf die Straßen zu verlagern. So soll bis zum Jahre 2010 eine durchgehende Straßenverbindung zwischen Stavanger und Trondheim entstehen. Bei der Einstellung der "Kystveienroute" war sicherlich der erste (falsche) Schritt, zumal wieder ein Stück Fährschiffahrt sein Ende fand.

AUCH VIKING LINE TAUSCHT SCHIFFE

von Dirk Jankowsky

Nicht nur die finnisch schwedische Silja Line, sondern auch der härteste Mitkonkurrent im hart umkämpften Verkehr zwischen Schweden und Finnland, die finnische Viking Line mit in Mariehamn auf den Aland-Inseln, erhöht ihre Kapazität auf der Linie Stockholm-Mariehamn-Turku.

Hätte man im vergangenen Jahr noch die 1988 erbaute, 34.384 GT große AMORELLA und die 1980 erbaute, 16.850 GT kleine ROSELLA zusammen auf dieser Route im Einsatz, so stellte man sehr bald fest, daß gerade die ROSELLA in den stark frequentierten Sommermonaten von Mai bis September viel zu klein war, um der benötigten Kapazität gerecht zu werden. Zwar hatte man das Schiff, bevor es zur Sommersaison von Kapellskär-Mariehamn-Naantali Route, auf die Stockholm-Mariehamn-Turku Route wechselte, bei Finnyards in Rauma umfangreich modernisiert und die Bettenplätze von 746 auf 1.198 erhöht, doch könnte man diese Maßnahme als „Tropfen auf den heißen Stein“ bezeichnen. Zum Vergleich: Die AMORELLA verfügt über eine Kapazität von 2.200 Passagieren, 2.112 Betten und 640 PKW.

Um auf dieser Verbindung, auf der in jede Richtung pro Tag zwei Abfahrten angeboten werden, zwei gleichwertige Schiffe im Einsatz zu haben, wechselt die 1989 gebaute, 46.398 GT große CINDERELLA für die Dauer der Sommersaison auf die Turku Strecke. Das Schiff verfügt über eine Kapazität von bis zu 2.500 Fahrgästen, wobei 2.734 Kabinenplätze verfügbar sind. Außerdem können maximal 550 PKW befördert werden. Das Schiff, daß sonst die 24-Stunden Kreuzfahrtverbindung von Helsinki nach Tallinn bedient, soll ab Herbst dann wieder diesen Dienst aufnehmen. Für den Sommer wird dieses Angebot ersatzlos gestrichen.



Die ROSELLA kehrt wieder auf ihre angestammte Linie Kapellskär-Mariehamn-Naantali zurück.
Foto: Dirk Jankowsky



Die CINDERELLA wechselt im Sommer auf die Linie Stockholm-Mariehamn-Turku.

Foto: Dirk Jankowsky

 Color Line

NORWEGEN AUF 4 ROUTEN



- Komfortable und bequeme Fährverbindungen von Deutschland, Dänemark und England nach Norwegen.
- Interessante und erholsame Kurzreisen nach Norwegen.
- Tagungen, Konferenzen und Incentives an Bord komfortabler Schiffe.



Color Line GmbH

Oslokai 1, Postfach 2646, 24025 Kiel

Telefon 0431/974090

Fax 0431/9740920, Telex 292 721

COLOR LINE verkehrt auf folgenden Routen: KIEL-OSLO
HIRTSHALS-OSLO · HIRTSHALS-KRISTIANSAND
NEWCASTLE-BERGEN-STAVANGER

DIE ESTONIA WAR ZU SCHNELL

Von Marko Stampehl

Etwas mehr als drei Monate nach dem Unglück, das zwischen 900 und 1000 Menschenleben forderte, steht die Unglücksursache weitgehend fest. Die ESTONIA war angesichts des schlechten Wetters zu schnell. Die Befestigungen des Bugvisiers konnten dem gewaltigen Druck durch den Seegang deshalb nicht standhalten.

Am 18. Oktober fand das finnische Küstenwachboot TURSAS mittels Echolot das Bugvisier der ESTONIA. Es befand sich etwa eine Seemeile vom Wrack entfernt in etwa 75 m Tiefe. Acht Tage später forderten sowohl die estnische Regierung als auch die Estonia-Untersuchungskommission die Bergung des Visiers. Zusammen mit dem schwedischen Minensuchboot FURUSUND machte sich der finnische Mehrzweckeisbrecher NORDICA am 14. November auf den Weg zur Fundstelle. Aufgrund anhaltender Herbststürme konnte das Visier aber erst am 18. November gehoben und an Land gebracht werden. Die Untersuchung der abgerissenen Bugklappe fand in Hanko statt. Die Ergebnisse lassen erste Schlüsse auf die Unglücksursache zu. Die erschütternde Erkenntnis: die ESTONIA ist am 28. September offensichtlich viel zu schnell gefahren.

Mit ungefähr 15 kn hatte die estnische Fähre in der Unglücksnacht die MARIELLA und SILJA EUROPA überholt. Aus welchem Grund der Kapitän der ESTONIA so verantwortungslos handelte, ist unbekannt. Nach Ansicht der Kapitäne der anderen Fähren, die in dieser Nacht ihre Geschwin-

digkeit erheblich drosselten, hätte auch die Unglücksfähre nicht schneller als 10 kn laufen dürfen.

Durch das hohe Tempo wirkte der Seegang um ein Vielfaches stärker auf das Bugvisier ein. Durch flachen Grund in der Umgebung der Insel Utö wurden die Wellen höher als an anderen Stellen der Strecke aufgetürmt und schlugen hart wie Beton gegen das Visier der Fähre. Es hielt diesem Druck eine Weile stand, dann brachen die sogenannten Atlantikverschlüsse unter der Belastung weg. Dadurch wurde die Belastung auf die verbliebenen, noch intakten Verschlüsse verteilt. Als diese der Höherbelastung ebenfalls nicht mehr standhalten konnten, brachen sie weg und der Seegang konnte das Bugvisier nach oben aufklappen. Dies muß mit einer solchen Wucht geschehen sein, daß die oberen Scharniere nicht mehr hielten, und sich das Bugvisier mitsamt der Hydraulikzylinder losriß. Dabei geschah das eigentliche Unglück, das für die meisten Passagiere tödlich endete. Die Laderampe, die in einen Hohlraum des Visiers ragte, wurde von der sich losreisenden Klappe um etwa einen halben Meter aufgezo-gen. Danach schlug das Visier noch gegen den

Wulstbug und versank dann im Meer. Durch die halboffene Laderampe schoß nun in kürzester Zeit eine große Menge Wasser, die sich auf dem gesamten Auto-deck frei ausbreiten konnte und schließlich zum Kentern der Fähre führte.

Zu hohe Geschwindigkeit in Verbindung mit einem Konstruktionsfehler können ziemlich sicher als eigentliche Unglücksursache angesehen werden. Die Grafik zeigt wie das umgeklappte Ende der Laderampe in einen Hohlraum des Bugvisiers ragt. Nur dadurch war es überhaupt möglich, daß das sich losreisende Visier die Laderampe überhaupt aufzog. Dieser Konstruktionsmangel bezieht sich aber ausschließlich auf die ESTONIA selbst, und kann nicht verallgemeinert auf andere Fähren mit Bugvisier übertragen werden.

Mittlerweile steht fest, daß das Wrack der ESTONIA auf dem Meeresgrund bleiben wird. Der von der schwedischen Regierung eingesetzte Ethik-Ausschuß sprach sich Mitte Dezember gegen eine Bergung aus; die Regierungen Schwedens und Finnlands schlossen sich dieser Meinung an.

Deutscher Fährschiffsverein e.V.

Gegründet 1992 als IG Fährschiffahrt
Mitgliedsbeitrag 1995: 50,- DM

1. Vorsitzender: Carsten Watsack
 2. Vorsitzender: zur Zeit nicht besetzt
- Schriftführer: Kai Ortel
Schatzmeister: Frank Lose
Fotoarchivleiter: Dirk Jankowsky

Informations- und Aufnahmeunterlagen über DFV, c/o Carsten Watsack, Albertstr. 20, D-31241 Ilsede

LEISE RIESELT DAS SALZWASSER

von Kai Ortel

Auch der Eurotunnel bekommt im FSM den Platz, den er verdient. Schon zum dritten Mal hintereinander findet sich die Milliarden-Röhre auf der bezeichnenderweise letzten Seite dieser Zeitschrift. Aber schließlich können (und wollen) ja auch wir eigentlich nicht ändern, daß die Chronik der Skandale, Desaster, Unfälle und Pannen im Kanaltunnel kein Ende nimmt. Bleibt also nur, nun das nächste traurige Kapitel aus der Unendlich-Serie des "Pannen-Tunnel" zu berichten:

Wir wußten es doch alle: Die Natur ist stärker als der Mensch. Da ihnen das bisher leider noch niemand erzählt hat, mußten nun auch die Betreiber des Eurotunnel diese segensreiche Erfahrung selber machen, als Ende September langsam aber stetig das erste Nordsee-Wasser die Wände des Kanaltunnels herunterrieselte.

Die pünktliche Aufnahme des Personenverkehrs unter dem Kanal ist nun auf einmal wieder fraglich. Es wäre aber nicht das erste Mal, daß die Eröffnung des Eurotunnels verschoben werden müßte... Dabei ist das Wasser selbst nicht das Problem: da es sich natürlich nicht ganz vermeiden läßt, daß Wasser durch die Erdschichten und Tunnelwände hindurch in die Röhren eindringt, befindet sich - dazu hat es bei den Konstrukteuren des Tunnels intellektuell wohl noch gereicht - unter den Gleisen ein System aus Entwässerungsrinnen, die das anfallende Wasser ableiten sollen. Nur leider (und hier hörte der Intellekt der Konstrukteure auch schon wieder auf) sind vier dieser Drainage-Anlagen zu klein und schon jetzt vor der Eröffnung für den Personen-Zugverkehr vollkommen verstopft, so daß sich die Feuchtigkeit in und um die Röhren herum immer weiter ansammelt. Folge: die empfindliche Elektronik ist gefährdet. Man stelle sich vor, daß der Eurotunnel schon durchrostet, bevor auch nur ein einziger Brite unter der Erde Frankreich erreicht hat.

Die Reaktion der Börsen in London und Paris: Die Eurotunnel-Aktie fiel um acht Prozent. (Aber zumindest ist sie noch nicht im negativen Bereich.) Die Reaktion der Betreiber: kennen wir schon aus ähnlichen Fällen. Alles wird schöngeredet. "Das ist so, als wenn an einem Haus im Herbst durch etwas Laub mal die Dachrinne verstopft ist. Das muß man dann reparieren." Das allein wäre auch kein Problem. (Irgendwie muß man die Tunnel-Angestellten ja beschäftigen.) Nur steht die Bruchbude in unserem Fall im Regenwald, es herrscht unglücklicherweise das ganze Jahr über Herbst und aufgrund des akuten Geldmagels mußte ein Bambusröhrchen als Dachrinne erhalten. Außerdem hätte man dieses Bambusröhrchen auch nicht gleich einbuddeln sollen - sprich: es wäre vielleicht besser gewesen, die Drainage nicht gleich einzubetonie-



Die STENA CHALLENGER soll Gerüchten zufolge die Dover-Calais Strecke verlassen. Foto: Kai Ortel

ren. So muß man jetzt den gesamten Regenwald umgraben, d.h. die Beton-Ummantelung der Drainage mit Hilfe von Preßluft-hämmern aufreißen bzw. gegebenenfalls sprengen, um an die Rinnen heranzukommen. Bravo: Der Tunnel wird gesprengt. Das hatten wir uns doch schon immer gewünscht.

Die paar Personen, die tatsächlich noch vorhatten, den Tunnel nächstes Jahr zu benutzen, kann ich aber trösten. Soeben wurde die P&O-Fähre "Pride of Burgundy" von der renomierten britischen "Automobile

Association" mit 81 Prozent aller erreichbaren Punkte zur besten britischen Autofähre gewählt. Die Vorteile der P&O-Fähre liegen auf der Hand: Sie und ihre Partnerschiffe fahren bereits jetzt alle Dreiviertelstunde über den Kanal. Und: sie sind garantiert wasserfest - jedenfalls gegen Wasser von oben.

Die STENA FANTASIA, das Flaggschiff der Stena Sealink Flotte im Kanal. Foto: Andreas Wörteler



Fähr- und Ro/Ro- Schifffahrt heute



Die VOMERO fuhr zuletzt in Tirrenia Charter im Mittelmeer.

Foto: Frank Heine

Myrsten "zurück an Bord"

Seit dem 7. November 1994 besteht zwischen Norrköping und Hanko eine neue RoRo-Frachtlinie. Sie wird von der schwedischen Österport AB betrieben und setzt die 1973 bei der Kröger-Werft gebaute VOMERO ein. Der RoRo-Frachter hat eine Kapazität von 100 Trailern/Lkw und bietet in Kabinen 24 Lkw Fahrern Platz.

Hinter der für Verkauf und Buchung in Schweden zuständigen "Norrköping-Hangölinjen" stehen die Firmen Jönsson, Unén Shipping und der Hafen von Norrköping. Die Reederei Österport ist in der Hand verschiedener Privatleute und Firmen und wird vom ehemaligen Slite-Manager Gustaf Myrsten geleitet.

Marko Stampel

Knapp einen Monat nach dem Estonia-Unglück

wurde der Kapitän der als Ersatz für die CAP CANAILLE eingearbeiteten DONATA in Stockholm bei der Polizei zur Blutprobe vorgeführt. Der Lotse hatte am 25. Oktober beim Auslaufen den offensichtlich betrunkenen Kapitän bemerkt, als dieser auf die Brücke kam, und die Reise sofort abgebrochen. An Bord befanden sich neben der Besatzung noch 11 Lkw-Fahrer. Die DONATA war von Estline für 8 Rundreisen Tallinn-Stockholm-Tallinn eingearbeitet. Sie wurde am 2. November 1994 von der finnischen BORE SONG abgelöst.

Marko Stampel



Die Fennia in voller Fahrt im botnischen Meerbusen.

Foto: Marko Stampel

Fennia bei Sea Wind Line

Nachdem in der letzten Novemberwoche der Verkehr auf der Route Vaasa-Sundsvall wegen schwacher Passagierzahlen vorzeitig für den Winter eingestellt wurde, ist die fast 30 Jahre alte FENNIA nun für die Silja-Tochter Sea Wind Line als Frachtfähre zwischen Turku und Stockholm unterwegs.

Für die Dauer des Einsatzes auf dieser Linie wird sie außer Lkw-Fahrern keine Passagiere mitnehmen. Der Ausflug auf ihre vormalige Stammroute, die sie während ihrer ersten 18 Jahre fast ununterbrochen bediente, wird noch bis März dieses Jahres andauern. Sie wird dann von der SALLY SUN abgelöst, die in SEA WIND II umbenannt wird. Die SALLY SUN (ex GUTE, erbaut 1979 in Falkenberg) hat eine Kapazität von 850 Lastmetern und Einrichtungen für 50 Lkw-Fahrer. Sie gehört den Gotlandsbolaget und ist in Dauercharter bei EffJohn. Der zur Zeit noch auf den Bahamas registrierte RoRo-Frachter soll zum Einsatz bei Sea Wind unter die schwedische Flagge kommen.

Marko Stampel



Die Sally Sun kommt aus dem Kanal in die Ostsee.

Foto: Andreas Wörteler

Silja Europa - Linienwechsel

Die SILJA EUROPA wird am 12. Januar um 8 Uhr zum ersten Mal zur Tagesfahrt von Stockholm-Värtahamnen nach Turku ablegen. Damit beginnt sie ihren Dienst auf dieser an Bedeutung ständig zunehmenden Linie. Zuvor wird sie eine Seitenpforte erhalten, damit die einstündige Umkehrzeit in den Häfen eingehalten werden kann. Dadurch sollen Probleme bei der Versorgung mit Proviant u.ä. entschärft werden. Gerade hier gab es bei der Einführung der SILJA SERENADE auf der Turku-Route Schwierigkeiten. Wie die SILJA EUROPA hat auch sie keinen Bordkran für Proviantcontainer. Da sämtliche Provianttrailer und Abfallbehälter über das Autodeck an Bord gebracht werden müssen, gab es beim Laden und Entladen immer wieder Verzögerungen. Die Hafentiegezeit ist generalstabsmäßig verplant, damit das Schiff immer rechtzeitig zum Ablegen bereit ist.

Marko Stampel

Dreieckslinie Helsinki-Stockholm-Tallinn ?

Der estnische Staat verhandelt mit der Silja Line über die Einrichtung einer Dreieckslinie Helsinki-Stockholm-Tallinn. Einer Meldung der renommierten finnischen Tageszeitung Helsingin Sanomat vom 16. November 1994 zufolge hat dies der estnische Verkehrsminister Andi Meister einen Tag zuvor in Tallinn bekanntgegeben.

Auf Anfrage des FSM bestätigte Silja Line in Helsinki, daß man in der Tat dabei sei, verschiedene Möglichkeiten, etwa der Umleitung der Helsinki-Linie oder der Einrichtung einer neuen Verbindung zu prüfen. Nähere Einzelheiten wurden jedoch nicht bekanntgegeben.

Die Möglichkeit einer Übernahme der N&T-Anteile durch EffJohn/Silja wäre durchaus im Bereich der Realität. Johnson Baltic Trafficmanagement (JBT), eine Tochtergesellschaft von Silja Line Skandinavien AB (Stockholm) hat bereits die operative Verantwortung für den Verkehr der N&T Gotlandslinien zwischen dem schwedischen Festland und Gotland. Wie bereits in FSM 3-94 berichtet, will sich Nordström & Thulin, der schwedische Teilhaber an der Estline ganz aus dem Fährgeschäft zurückziehen.

Zwischen Stockholm und Tallinn pendelt als derzeit einzige Passagierfähre seit dem 11. November die MARE BALTICUM (ex DIANA II -94). Sie sollte eigentlich als VIRONIA die ESTONIA ergänzen, läuft nun aber im Wechsel mit dem eingecharterten RoRo-Frachter BORE SONG. Für die Linie würden aber laut Estline zwei Passagierfähren nach dem Vorbild der Helsinki-Stockholm Linie benötigt. Die MARE BALTICUM indes ist bereits eine knappe Woche nach Aufnahme des Verkehrs mit dem Wellenbrecher im Hafen von Tallinn kollidiert, nachdem ein Strahlruder ausgefallen war. Die Nachfolgerin der ESTONIA wurde nicht in den Reedereifarben der Estline bemalt, sondern erhielt einen blauen Rumpf mit der Aufschrift Stockholm-Tallinn und mehreren Schrägbalken in den Farben der beiden Landesflaggen. Diese Balken zieren auch den Schornstein der MARE BALTICUM. Die Passagierzahlen auf der Strecke ließen noch sehr zu wünschen übrig, so ein Reedereisprecher, man erwarte aber, daß sich die Zahlen mit Beginn des neuen Jahres anfangen zu erholen.

Marko Stampel



Auch die CARIBIA VIVA fuhr in Charter für Stern Maritime Lines. Foto: Frank Heine

MITTELMEER FÄHRE IM ÄRMELKANAL

Die Frachtreederei Meridian Ferries hat von Sardinia Ferries die CARIBIA VIVA gechartert, und will diese zwischen Folkestone und Boulogne einsetzen. Die CARIBIA VIVA war 1969 von der Rendsburger Nobiskrug Werft für die irische B+I Line gebaut worden und als INNISFALLEN zwischen Cork und Swansea eingesetzt. 1980 wurde sie als CORSICA VIVA an Corsica Ferries verkauft, später wurde sie in DOMINCAN VIVA (1985), in CORSICA VIVA I (1988) und in SARDINIA VIVA (1992) umbenannt. Seit dem 21.10.93 heißt sie CARIBIA VIVA und fuhr im letzten Winter zwischen Pointe-a-Pitre und Fort-de-France in der Karibik. Im Mai 1994 kehrte sie ins Mittelmeer zurück und wurde jeweils kurzzeitig an San Paolo Sea, an an Stern Maritime Lines und zuletzt an Cotunav verchartert.

Meridian Ferries verkehren zur Zeit nur mit dem Ro/Ro SPIRIT OF BOULOGNE zwischen England und Frankreich. Da Hoverspeed den Fährdienst zwischen Folkestone und Boulogne von Januar bis Ende März einstellt, hofft man nun auch im Passagier-Fährdienst Fuß fassen zu können.

Frank Lose

TALLINKEXPRESS

Tallink hat bei Austal Ships, Australien einen Katamaran für die Beförderung von 450 Passagieren und 96 Pkw bestellt. Das Schiff soll von April bis November zwischen Helsinki und Tallinn eingesetzt werden, für den Winter will man es in die Karibik verchartern.

Frank Lose

CONDOR 11 läuft auf Riff

Bei der Werftprobefahrt am 8. Oktober 1994 läuft die Condor 11 auf ein Riff vor Australien und kann erst am 20. November 1994 wieder freigeschleppt werden. Der 78 m lange Katamaran, eine Schwester der STENA SEALYNX II sollte im Winter den Fährdienst zwischen Aarhus und Kalundborg eröffnen, bevor er ab April 1995 für Commodore zwischen Weymouth und den Kanalinseln fahren sollte. Der Katamaran wird aber zur Zeit bei der Bauwerft International Catamarans, Hobart repariert und man hofft, ihn im April 1995 an Commodore liefern zu können. Ein weiterer 78-Meter Katamaran befindet sich zur Zeit in Bau und soll ebenfalls ab April zwischen Kalundborg und Aarhus eingesetzt werden.

Frank Lose

NORTH SEA FERRIES VERLÄNGERT FRACHTFÄHREN



Die NORNING am Anleger in Zeebrügge.

Foto: Sammlung Dirk Jankowsky

Die beiden Frachtfähren NORQUEEN (ex BORE QUEEN-91) 6.849 GT/1980 und NORNING (ex BORE KING-91) 6.850 GT/1980 der North Sea Ferries Strecke Zeebrügge-Middlesborough Teesport sollen im November 1995 und im Januar 1996 um 28,8 Meter verlängert werden. Außerdem sollen neue Maschinen eingebaut werden, die die Geschwindigkeit von 17,5 auf 18,7 Knoten erhöhen.

Frank Lose

SILJA EUROPA AUF GRUND GELAUFEN

Auf ihrer ersten Nachtreise von Turku nach Stockholm ist die SILJA EUROPA am 13. Januar 1995 um 04.35 Uhr finnischer Zeit nordöstlich von Furusund in den Stockholmer Schären auf Grund gelaufen. Nachdem sie aus eigener Kraft wieder freigekommen war, setzte sie die Fahrt nach Stockholm fort, wo sie mit einstündiger Verspätung um 09.00 Uhr Ortszeit eintraf.

Ursache für den Zwischenfall war nach Angaben der Reederei ein Fehler im Steuersystem. Eine Störung in der für die Geschwindigkeitsregulierung zuständigen Automatik führte zu einer Null-Stellung der Propeller, wodurch die Fähre ihre Manövrierfähigkeit verlor und vom programmierten Kurs abwich.

Bei der Grundberührung entstand lediglich geringfügiger Schaden. Gefahr für die Passagiere bestand zu keinem Zeitpunkt. Nach Untersuchung der Dellen am Bug entschieden die schwedischen Schiffsverkehrsbehörden Sjöfartsstyrelsen und die Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas, daß die SILJA EUROPA mitsamt Passagieren nach Turku auslaufen durfte. Sie lief um 14.00 Uhr von Stockholm aus und traf gegen Mitternacht in Turku ein. Während der Reise blieb die Automatik ausgeschaltet, die Geschwindigkeit wurde manuell reguliert.

Den planmäßige Verkehr konnte SILJA EUROPA nach fünftägigem Werftaufenthalt in Naantali am 18. Januar 1995 mit der Abendabfahrt von Turku wiederaufnehmen.

Marko Stampel



Die ISLE OF INNISFREE geht zurück an Stena Line.

Foto: Frank Lose

B+I LINE GIBT ES NICHT MEHR

Die 1836 gegründete British and Irish Steam Packet Company hört auf zu existieren. Nachdem sie 1992 von Irish Continental Group aufgekauft wurde, werden die Strecken unter dem Namen Irish Ferries vermarktet. Unter diesem Namen werden auch die SAINT KILLIAN II und die SAINT PATRICK II vermarktet. Diese Schiffe fahren zwischen Le Havre, Cherbourg und Rosslare und Cork. Ab Frühjahr 1995 soll außerdem Brest angelaufen werden.

B+I bedient zur Zeit die Strecken Pembroke Dock - Rosslare mit der ISLE OF INISHMORE (ex LEINSTER-93) und die Strecke Fishguard - Dun Laoghaire (Dublin) mit der ISLE OF INNISFREE (ex STENA NAUTICA- 92 ex NILS KLIM-91). Dieses Schiff wird im Juni 1995 durch einen Neubau, der ebenfalls ISLE OF INNISFREE heißen wird, ersetzt.

Frank Lose

Einen guten Rutsch

bescherte Neptun den Passagieren einiger Nordseefahrten nicht gerade. Während die Scandinavian-Seaways-Fähre "Hamburg" am Neujahrstag aufgrund von Windstärken zwischen 8 und 10 (bis zu acht Meter hohe Wellen) in der Deutschen Bucht ihren Zielhafen Harwich erst mit einer Verspätung von acht Stunden erreichte, traf es die "Dana Anglia" auf ihrem Weg nach Esbjerg noch härter: Deren Sylvester-Reise endete in einem Fiasko, als die 647 Passagiere erst nach 44 Stunden auf See sicher in Esbjerg an Land gehen konnten. Um die Zeitverzögerung der "Hamburg" wieder aufzuholen, wurde die folgende Reise nach Deutschland verkürzt, indem man nicht die Elbe hinauf bis Hamburg fuhr, sondern Passagiere und Ladung schon am RoRo-Terminal in Cuxhaven von Bord ließ und für entsprechende Anschluß-Busse sorgte. Unterdessen mehren sich die Gerüchte, denen zufolge die in letzter Zeit regelmäßiger auftretenden Fehler an der Maschine der "Hamburg" Anlaß für Planungen um ein neues Schiff auf der Route geben.

Kai Ortel

Für die Norfolk Line

sind zwei RoRo-Neubauten in Planung. Für ihre Scheveningen-Felixstowe-Route sollen auf einer japanischen Werft zwei 100/120 Trailer-Fähren entstehen. Die Norfolk Line wird von dem dänischen Reederei-Giganten AP Möller betrieben.

Kai Ortel

Der "Dana Maxima"

steht in naher Zukunft ein größerer Umbau bevor. Während die Verlängerung der "Tor Dania" auf der Horten-Verft am Oslofjord noch andauert, soll auch die Esbjerg-Newcastle-Frachtfähre der dänischen DFDS-Transport auf ähnliche Weise umgebaut werden.

Durch den Einbau von Rampen ins Frachtdeck soll ferner deren Kapazität erhöht werden. Welche Werft den Zuschlag für den Umbau bekommt, steht noch nicht fest.

Kai Ortel

Grenaa-Hundested bis Frühjahr eingestellt

Wie bereits in FSM 3/94 gemeldet, fährt die DSB-Fähre PRINSESSE ANNE-MARIE in Charter der Drittselskabet Grenaa-Hundested. Nachdem man immer wieder Probleme mit diesem Schiff hatte, entschloß man sich, den Fährdienst bis zur Lieferung des neuen Monohulls im Frühjahr 1995 einzustellen.

Frank Lose

Red Funnel bestellt drittes Schiff

Nachdem sich die beiden Neubauten RED OSPREY und RED FALCON auf der Strecke Southampton-Cowes (Isle of Wight) bewährt haben, entschloß sich Red Funnel Lines bei Ferguson Appledore in Port Glasgow am Clyde ein drittes Schiff gleichen Typs zu bestellen. Die Lieferung soll 1996 erfolgen.

Frank Lose



Für lange Zeit lag die SUPERFLEX ECHO in Frederikshavn auf. Foto: Frank Lose

Fähre für eine Krone

Nachdem die SUPERFLEX ECHO für lange Zeit in Frederikshavn auflag, wurde sie jetzt für den symbolischen Preis von einer dänischen Krone an Vognmandsruten verkauft. Diese Gesellschaft gehört dem dänischen Investmentfond DIFKO. Sie soll als viertes Schiff zwischen Korsør und Nyborg fahren. Der Käufer mußte sich allerdings verpflichten, allen Zahlungsverpflichtungen nachzugehen, die auf das Schiff in der Aufliegezeit entfallen sind.

Frank Lose

'Searunner' in Pandoro-Charter

Die kanadische ATLANTIC FREIGHTER ist für 6 Monate an Pandoro, die Frachtdivision der britischen Reederei P&O, vercharter worden. Das Schiff gehört der Marine Atlantic und wurde bisher auf deren Neufundland Strecken eingesetzt. Für Pandoro wird sie bis zum Sommer zwischen Liverpool und Dublin fahren.

Frank Lose

Probleme beim Schweißen

hat die finnische Finnyards in Rauma. Die für Juni geplante Ablieferung des ersten HSS Fahrzeuges für Stena verschiebt sich auf September. Dieses Schiff soll zwischen Holyhead und Dun Laoghaire eingesetzt werden. Dort verkehrt zur Zeit der Katamaran STENA SEA LYNX II, der nach dem Eintreffen des Katamarans zwischen Newhaven und Dieppe im Ärmelkanal verkehren soll. Die Ablieferung der weiteren HSS Schiffe verschiebt sich auf Frühjahr 1996 und

Januar 1997. Das zweite Schiff soll ebenfalls in der Irischen See zwischen Stranraer und Belfast zum Einsatz kommen. Als Einsatzgebiet für das dritte Schiff vermutet man zur Zeit die Strecke Newhaven-Dieppe.

Frank

Lose



Die ehemalige Eisenbahnfähre SIRIO liegt in Bari auf.

Foto: Frank Heine

SIRIO erneut aufgelegt

Die ehemalige Eisenbahnfähre CAMBRIDGE FERRY der British Railways liegt, nachdem sie bereits unter dem Namen ITA UNO lange Zeit in Bari aufgelegt war, erneut wegen finanzieller Problem der Eigentümer in dem süditalienischem Hafen auf. Nach kurzer Zeit im Fährdienst von Bari nach Durres in Albanien kam nach einem Umbau des Achterschiffes und der Umbenennung in SIRIO das erneute Aus.

Frank Heine

SAFARI

Die ehemalige CHRISTIAN IV der Kristiansands Dampskibsselskabet (68/2745) kehrte nach neunjährigem Einsatz in Malaysia als PERNAS SAFARI vorübergehend nach Europa zurück. Das Schiff lag im Juli 1994 in der Umbauwerft in Keratsini. Wie der griechische Eigner, der ungenannt bleiben möchte, berichtete, plant er die SAFARI für einen Fährdienst "irgendwo in Afrika" einzusetzen.

Frank Heine



Die SAFARI liegt zur Überholung in Keratsini.

Foto: Frank Heine

Marlines

Nicht aufhören zu wollen scheint die Umbauarie der DAME M. Nachdem die Indienststellung ursprünglich für Juni 1994 vorgesehen war, die Umbauarbeiten aber sehr hinter dem Zeitplan zurücklagen, wurde sie erst auf August und schließlich auf Ende Oktober verschoben. Doch wie berichtet wird, stellten sich bei der Probefahrt Stabilitätsprobleme heraus, so daß nun Seitenwülste zur Verbesserung der Stabilität angebracht werden müssen. Das Schwesterschiff GRACE M liegt auf dem Foto im Sommer 1994 nahezu unverändert direkt neben dem neuen Marlines Flaggschiff. Bis auf einige entfernte achterliche Aufbauten, hat sich an diesem Schiff, seit dem Ankauf aus Japan vor drei Jahren, nichts verändert.

Frank Heine



Im Sommer bei Umbauarbeiten v.r. GRACE M, DAME M und die aufgelegte AIGAION.

Foto: Frank Heine

Strintzis Lines

Nach mehr als drei Jahren Aufliegezeit in der Bucht von Eleusis, wurde der Epirotiki Kreuzfahrer PEGASUS von Strintzis Lines übernommen. Das Schiff wurde nach Perama geschleppt, um dort wieder zur Autofähre umgebaut zu werden. Bereits zweimal zum Totalverlust erklärt, brach im November nach Beginn der Umbauarbeiten erneut Feuer aus, das weitere Schäden im Maschinenraum verursachte. Vorgesehen ist, das Schiff bereits in der Sommersaison 1995 unter dem Namen IONIAN EXPRESS zwischen Italien und Griechenland einzusetzen.

Frank Heine



Die PEGASUS wird zur Zeit vom Kreuzfahrer zur Fähre umgebaut. Foto: Steffen Weirauch

Tsrikos Lines

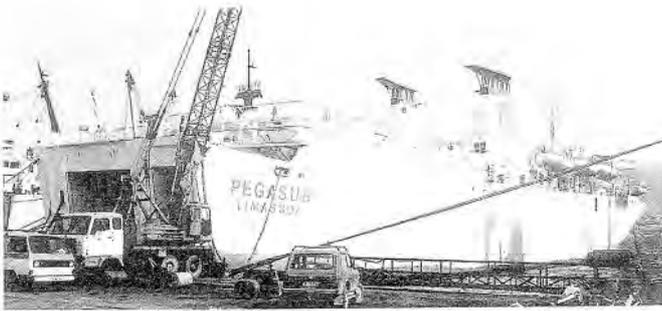
Das, hauptsächlich durch den Autoimporteur E. H. Harms, in Deutschland und Nordeuropa durchgeführte Verschiffen von eingeführten PKWs zu den Abnehmern, findet inzwischen auch in Griechenland Nachahmer. Nagelneue Autos werden seit letztem Jahr von der nicht mehr so neuen AGIA KYRIAKI der Tsrikos Lines von Keratsini (nahe Piräus) zu den griechischen Inseln transportiert. Es handelt sich hierbei um die umgebaute, ehemalige Mersey-Fähre ROYAL DAFFODIL II (Bj. 1958), die 1977 nach Griechenland verkauft wurde und dort bis vor 2 Jahren unter dem Namen IOULIS KEAS II auf der Route Lavrio- Kea verkehrte.

Frank Heine



Die AGIA KYRIAKI fährt zur Zeit als Autotransporter.

Foto: Frank Heine



Seit August 1994 im Einsatz für Ventouris: die PEGASUS.

Foto: Frank Heine

Ventouris Ferries

Erwarb im letzten Jahr die ESPRESSO MALTA ex. ESPRESSO VENEZIA (I), die für Tirrenia Navigazione zwischen Reggio di Calabria bzw. Catania und Malta verkehrte. Unter dem Namen PEGASUS fährt sie seit August 1994 zwischen Italien, Albanien und Griechenland.

Frank Heine

Rethimniaki Tourist

Die in Rethimnon, auf der Insel Kreta beheimatete Reederei Rethimniaki Tourist, hat in Japan die 1980 gebaute FERRY ORANGE 2 der Shikoku Kaihatsu angekauft und wird sie nach entsprechendem Umbau als PREVELI, neben der bereits seit 1980 auf der Route Piräus - Rethimnon verkehrenden ARKADI einsetzen.

Frank Heine



Die IONIAN GALAXY in Patras. Foto: Frank Heine

Minoan - Strintzis Pool

Seit dem 01.11.1994, zwei Monate früher als ursprünglich geplant, bieten die beiden griechischen Reedereien einen gemeinsamen Fährdienst unter dem Banner „Joint Service Minoan Lines Strintzis Lines“ an. Die wirtschaftliche Unabhängigkeit der Reedereien bleibt von diesem Joint Venture unberührt.

Der Fahrplan der einzelnen Schiffe im Sommer ist folgendermaßen geplant:

Venedig-Igoumenitsa-Korfu-Patras und zurück täglich mit
DAEDALUS, EL GRECO, FEDRA und IONIAN ISLAND.
Ancona-Igoumenitsa-Korfu-Patras und zurück 6x wöchentlich mit
FESTOS, ARIADNE und IONIAN GALAXY.
Ancona-Patras Schnelldienst bis zu 7x wöchentlich mit
ARETOUSA, EROTOKRITOS und IONIAN STAR.
Brindisi-Korfu-Igoumenitsa täglich mit
IONIAN SUN.

Sinn und Zweck dieses Joint Ventures ist es, einen gemeinsamen Fahrplan und gemeinsame Preise anzubieten, um im härter werdenden Wettbewerb eine günstigere Ausgangslage zu haben. Ein gewünschter Nebeneffekt ist gegeben, in dem die früher erhobenen Vorwürfe von Preisabsprachen jetzt nicht mehr erhoben werden.

Bernd Crause



Die alte DIMITRA vor Piräus.

Foto: Bernd Crause

Neue Pool im Verkehr zu den Dodekanesischen Inseln

Auch im innergriechischen Verkehr haben sich zwei Reedereien, Dane Sea Lines und GA Ferries, auf eine Zusammenarbeit eingestellt. Hierbei wurde von Strintzis die IONIAN SEA für 6,5 Mio. US-Dollar erworben und in DIMITRA umbenannt. Die vorherige DIMITRA (ex AILSA PRINCESS) wurde derweil an Agapitos Bros. verkauft.

Bernd Crause



Die neue DIMITRA, 1989 als IONIAN FANTASY in Rhodos. Foto: Sammlung Frank Heine

Finn carriers übernimmt Railship

Zum Jahresbeginn 1995 hat die finnische Elfjohn-Tochter OY Finn carriers AB, Helsinki, den Eisenbahntrajektverkehr zwischen dem südwestfinnischen Hanko und Travemünde auf bundesdeutscher Seite, von der OY Railship AB, Helsinki übernommen. „Railship“ soll aber auch in Zukunft als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Die Trajektverbindung Hanko-Travemünde wird jedoch nur noch mit den beiden, 1984 und 1990 erbauten Schiffen RAILSHIP II und RAILSHIP III weiterbedient. Die im vergangenen Jahr nach Finnland ausgeflaggte RAILSHIP I, mit 20 Jahren Dienstzeit älteste Einheit der Railship-Flotte, befördert seit Jahresbeginn „nur“ noch LKW, Trailer etc. zwischen dem Vorwerker Hafen in Lübeck und Turku in Westfinnland. Neben Lübeck wird aber auch Travemünde als kontinentaler Abgangshafen nach Finnland von RAILSHIP I genutzt.

Dirk Jankowsky

Vertrag unterzeichnet

Die Deutsche Seereederei, Rostock, hat mit der Schiffsreparaturwerft in Danzig einen Vertrag über den Umbau des Eisenbahnfährschiffes MUKRAN unterzeichnet. Unter anderem sollen zusätzliche Fahrgastkabinen, sowie eine neue Auffahrrampe zwischen dem Haupt- und Oberdeck eingebaut werden. Der Auftragswert wurde mit 14,5 Mio. DM angegeben. Das Schwesterschiff GREIFSWALD wurde bereits in ähnlicher Weise in Polen umgebaut.

Ulrich Streich



Drei D.A.N.E. Schiffe in Piräus, die KAMIROS, RODOS und LINDOS. Zwei Tage nach dieser Aufnahme im Juli 1994 wurde die LINDOS in Eleusis aufgelegt, und steht seitdem zum Verkauf. Foto: Frank Heine

Lineas Fred. Olsen

Die Verantwortlichen von Lineas Fred. Olsen stehen weiter im Gespräch mit Panaderos, dem Generalsekretär des Spanischen Transportministeriums, über eine Eröffnung einer Fährroute von Puerto de la Luz nach Agaete. Die Spanier setzen als Bedingung, daß sobald die Fährroute Gewinne abwirft, die jetzigen geplanten Schiffe gegen neuere ausgetauscht werden. Dem Ministerium sind die BANADEROS (ex PRIDE OF CHERBOURG) Baujahr 1976 und die BAJAMAR (ex BENIJIGUA ex BONANZA) Baujahr 1972 zu alt. Diese Vorbedingung ist für die Reederei noch nicht akzeptabel.

Bernd Crause

Ro/Ro-Frachter SOLANO wechselt den Besitzer

Der 1984 von der finnischen Rauma Repola OY in Rauma gebaute, und bis zum vergangenen Jahr von der Oy Nielsen Shipping Services bereederte Ro/Ro-Frachter SOLANO wechselte kürzlich den Besitzer. Käufer, des 7.600 t tragenden Schiffes ist die ebenfalls in Helsinki ansässige Finnlines-Gruppe. Mit neuer Finnlines-Schornsteinmarke

und neuem Namen FINNPINE versehen, wurde das Schiff umgehend an „Transfennica“ verchartert.

Dirk Jankowsky

Condor 10 an Viking Line

Der 74-m Katamaran CONDOR 10 ist vom 1. Juni bis 31. September 1995 an die finnische Viking Line verchartert. Eingesetzt werden soll er zwischen Helsinki und Tallinn. Das 3.241 GT große Schiff kann 576 Passagiere und 90 PKW befördern. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei einer Leistung von 16.200 kW bei 39 Knoten. Nachdem das Schiff den letzten Sommer für Condor Ferries zwischen Weymouth und den britischen Kanalinseln, Jersey und Guernsey, fuhr, ist es zur Zeit an New Zealand Railways verchartert und fährt zwischen Wellington und Picton in der Cook-Strait, die die beiden neuseeländischen Hauptinseln verbindet.

Frank Lose

CD & Scan - Service ## CD & Scan - Service

Ihre Daten auf CD

Ideal als Backup-Medium,
zum Auslagern von Festplatte,
zur Archivierung von Fotos
für Mailboxen,
und vieles mehr ...

EEEEEE DDDDD VV VV
EE DD DD VV VV
EEEE DD DD VV VV - Service
EE DD DD VVVV
EEEEEE DDDDD VV Hard- & Software

Carsten Heine FAX 0511 / 714 965
Brüggemannhof 22 FidoNet 2:2437/18

30167 Hannover

- CD-ROM Produktion
von Einzelanfertigungen bis ...
- Scan-Service
von Schwarz/Weiß und Farb Vorlagen
- HardWare
Auf- und Umrüstungen

Ihre Daten auf CD

CD & Scan - Service ## CD & Scan - Service



FLOTTENVERÄNDERUNGEN

Zusammengestellt von Dirk Jankowsky und Frank Lose

Leider haben sich in unserer letzten Ausgabe einige Fehler eingeschlichen, die wir nachstehend korrigiert haben.

Name	von		an	neuer Name	Bemerkung
FÄHREN					
AMBASSADOR II	Tallink		C		nicht umbenannt
BENCHIJIGUA			N	BAJAMAR	nicht verkauft
CANDI		V	Intern. Shipping Partners	REGEL VOYAGER	
CARIBIA VIVA	Corsica Ferries	S	Meridian Ferries	SPIRIT OF INDEPENDENCE	
CONDOR 10	Condor	C	Viking Line	"Viking Express"	Juni-Sept. Helsinki-Tallin
DANIA MARINE	El Salam Shipping	N		RANEEM I	
DIANA II	Nordbanken	V	Estline	VIRONIA	
DIMITRA	GA Ferries	V	Agapitos		
ELBA NOVA	Elba Ferries	C	Emeraude Lines		
EOLOS	FRAG Line	V	AK Ventouris		
FJORDVEIEN	Askøy-Bergen	V	Rederi AB Lillgard	FJORDVÄGEN	Langnäs(Aland)-Naantali
FREJA SCARLETT	VR Shipping	V	ISNASA		
IONIAN SEA	Strintzis	V	DANE/GA	DIMITRA	
JUAN L	Buquebus	C	Larvik Line		Sommer
NAXOS	Arkadia Lines	V	Hainan Libao/China		
NORRIS CASTLE	Red Funnel	V	Jadrolinija	LOVRENJAC	
NORRÖNA	Smyril	C	Stena Sealink Line		4 Monate Irische See
PEGASUS	Epirotiki	V	Strintzis	IONIAN EXPRESS	Umbau zur Fähre
POLLUX	Ventouris Ferris	V	Lesvos Mar Co		
RAFFAELLO	Mediterranean Lines	V			Brindisi
SUPERFLEX ECHO	Superfl. Shipping	V	Difko		Korsør-Nyborg
VIRONIA	Estline	N		MARE BALTICUM	

RO/RO

AHLERS BALTIC	Ahlers	V	Stinnes		
ATLANTIC FREIGHTER	Marine Atlantic	C	Pandoro		Liverpool-Dublin
BASSRO STAR	Arcade	V	Exxtor		
BORDEN	Engship	C	Transfennica		nicht verkauft
BORE SONG	Bore	C	E-Line		für 14 Monate
CUTRIA	Finn carriers	V	North Sea Ferries		
EXONBURY	Hamburg-Süd	V	Turkish Maritime		
FICHTELBERG	DSR	N		DANA MINVERA	in DFDS Charter für 12 Monate
GLEICHBERG	DSR	C	Finn carriers		
HORNLINK	Wehr	C	P&O	THOMAS WEHR	nicht verkauft
NESTOR	Stena	N		STENA SHIPPER	
NORSE MERSEY	Stena	C		STENA SEARIDER	Charterende
PACIFIC PROSPERITY	Helios	C	Cotunav		
SAGA ARIS	Argo	C	Sally		für 3 Jahre
SAINT LOUIS	Schiaffino	V	Fast Line		
SALLY SUN	Rederi AB Gotland	C	SeaWind Line	SEAWIND II	
VINZIA E.	Con.na.tir.	C	Dan-Liet Line	DANA BALTICA	
VOMERO	Maritima Sicilian	C	Österport AB		Norrköping-Hangö
WESTÖN	Finn carriers	V	van Uden	RIJNHAVEN	

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



oben: Nur noch bis Ende März in TT-Line Charter zwischen Travemünde und Trelleborg, die TT-TRAVELLER. Foto: Andreas Wörteler

unten: Die ALANDIA im Sommer 1994 vor Grisslehamn. Foto: Dirk Jankowsky

