

September
2001

€ 5,52 - DM 10,80

Die Zeitschrift des Deutschen
Fährschiffsverkehrsvereins e.V.

FERRIES

Das Fährschiffmagazin



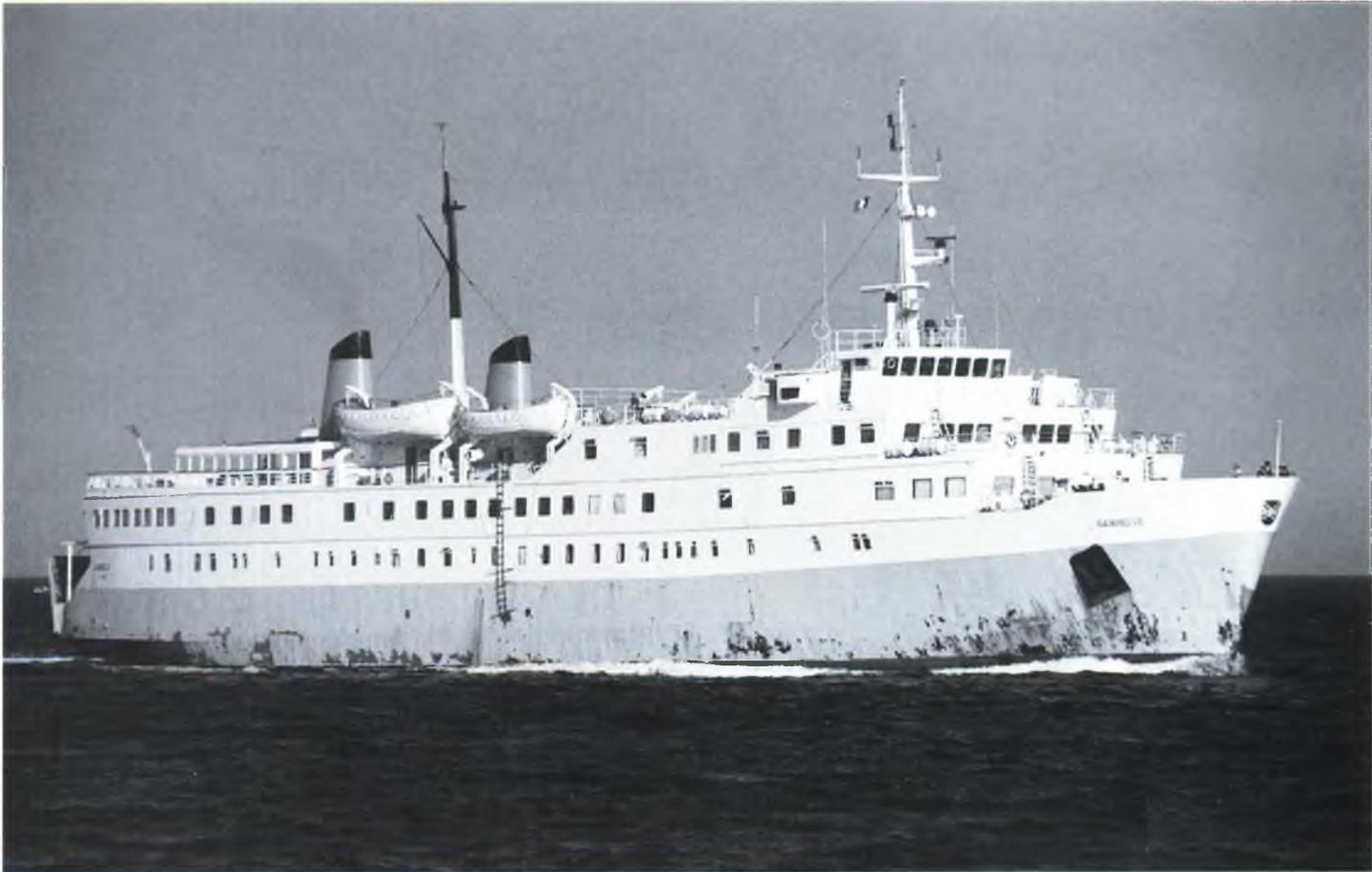
**Sommerhighlights
2001**

Die ADMIRAL

„Olympiaschiffe“

Probleme bei Scandlines

Die neue NILS HOLGERSSON



Eigner der GABRIELLE ist die vielsagende Firma Gabrielle Enterprises S.A. aus La Paz in Bolivien. Eingesetzt wird das ehemalige Sessanlinien-Schiff zwischen Brindisi und Vlorë in Albanien. Foto: Frank Lose

Der mit 26.916 BRZ vermessene Neubau FORTUNY verkehrt für Cia Trasmediterranea zwischen Barcelona und Palma de Mallorca. Foto: Frank Lose



FERRIES

Das Fährschiffmagazin

Zeitschrift des
Deutschen
Fährschiffvereins e.V.

www.ferries-online.de

Erscheinungsweise :
viermal jährlich, quartalsweise

Herausgeber /Verlag :

Deutsche Fährschiffahrts-
publikationen Frank Heine

Schmiedestr. 16

24875 Havetofloit

Tel.+Fax: 04623/189975

E-Mail: frank.heine@ferries-online.de

Bankverbindung des Verlags:

Frank Heine

Stadtsparkasse Hannover

Konto 25256343 / BLZ 25050180

Redaktionsleiter :

Frank Lose

Erich-Martens-Str. 49

D-32257 Bünde

Tel. 05223/188641

Fax 05223/162890

E-Mail: frank.lose@ferries-online.de

Redaktion :

Christian Eckardt, Frank Heine,

Frank Lose, Marko Stampehl,

Jürgen Stein, Carsten Watsack,

Andreas Wörteler

Ständige Mitarbeiter :

Gary Andrews, Jan Vinther

Christensen, Ton Grootenboer,

Arnold Kludas, Wolfgang Kramer,

Mike Louagie, Michael Pryce,

Antonio Scrimali, Ulrich Streich

Vertrieb :

Albertstr. 20

31241 Ilsede

Tel. 05172-128721

E-Mail: distribution@ferries-online.de

Kontakt Benelux :

Ton Grootenboer

St. Jozefstraat 4

NL-5248 AT Rosmalen

Tel. +31 73 5214177

E-Mail: ton.grootenboer@ferries-online.de

Druck & Herstellung :

Druckerei Werner Metting

Dünner Kirchweg 26

32257 Bünde

Der Verkaufspreis enthält die
gesetzliche Mehrwertsteuer

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige
Vervielfältigung - auch auszugsweise - ist
strengstens untersagt. Alle Beiträge, Fotos und
Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die
Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim
jeweiligen Verfasser. Dieses bezieht auch Fotos
und Zeichnungen mit ein. Die Redaktion behält sich
eventuelle Kürzungen unverlangt eingesandter
Artikel vor. Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

Zur Zeit ist die
Anzeigenpreisliste Nr. 1/00
gültig.

Liebe Leserinnen und Leser,

Der Wettbewerb auf der südlichen Ostsee wird schärfer

Der kürzlich durch die Gesellschafter der Scandlines AG abgelehnte Verkauf der Gesellschaft an Stena Line hat bei dem deutsch-dänischen Fährkonzern neue unternehmerische Aktivitäten ausgelöst. Der Chef der Reederei, der Däne Ole Rendbæk, hat es sich zum Ziel gemacht, zum Marktführer der südlichen Ostsee zu werden. Im Auge hat der 58-jährige Chief Executive Officer des Scandlines-Konzerns vor allem die Südschwedenverkehre, genaugenommen die Linien der deutschen TT-Line und der schwedischen Stena Line. Beide Reedereien sitzen seit vielen Jahren fest im Sattel und konnten sich gegen Mitbewerber wie einst Euroway (später Silja-Euroway) erfolgreich durchsetzen. Um den Zielen Nachdruck zu verleihen, kaufte Scandlines kurzerhand die zwischen Travemünde und Malmö operierende Nordö-Link und verfügt so über einen leistungsstarken Dienst im heiß umkämpften Südschwedenverkehr. Hier hat gerade TT-Line durch die Indienstellung der beiden Neubauten NILS HOLGERSSON und PETER PAN (im Herbst 2001) und den Umbau der Vorgänger zu kombinierten Fracht- und Passagierfähren eine neue Runde eingeläutet, die hinsichtlich des offensiven Auftretens Scandlines auch dringend erforderlich war. Ole Rendbæk macht keinen Hehl daraus, dass er gerade TT-Line an die Wand drücken will. Notfalls sogar mit Kooperationen anderer großer Reedereien wie DFDS und gar Stena Line selbst. Letztere funktioniert ja bereits auf der Strecke Travemünde-Trelleborg (Fähren GÖTALAND und SVEALAND). Zweifelhaft erscheinen dabei jedoch die „kostendrückenden“ Maßnahmen, die laut eines ehemaligen Scandlines-Kapitäns zu den jüngst geschehenen Unfällen der SASSNITZ, RÜGEN und PRINS RICHARD führten. Während also der deutsche Hauptkonkurrent TT-Line wie eh und je auf moderne umweltfreundliche Schiffe sowie gewachsene Personalstrukturen setzt, geht Scandlines mit alten Schiffen wie der GÖTALAND und rapiden Personaleinsparungen auf den Fähren einen anderen (sicherlich zunächst einmal kostengünstigeren) Weg. Es bleibt zu hoffen, daß die Qualität des hochwertigen Südschweden-Verkehrs nicht durch den wachsenden Wettbewerb auf der Strecke bleibt, sondern sich alle Reeder zu einem fairen und vor allem sicheren Kampf um Marktanteile bekennen. Die heute erlangte Sicherheit auf den Schiffen ist ein hohes Gut und ein entscheidender Werbefaktor für Verloader, Spediteure und Fahrgäste.

Das FERRIES-Redaktionsteam hat Ihnen in dieser Ausgabe wieder einmal die Highlights des Sommers zusammengestellt. Wir waren wieder rund um Nord- und Ostsee sowie das Mittelmeer unterwegs und brachten wahre Schätze auf Zelluloid mit. Wir wünschen Ihnen beim Lesen viel Spaß.

Ihr Carsten Watsack

Inhalt

| | |
|--|----|
| Sommerhighlights 2001 | 6 |
| NILS HOLGERSSON in Dienst gestellt | 14 |
| Probleme bei Scandlines | 16 |
| Mit SuperFast nach Finnland | 18 |
| Die „Olympiaschiffe“ | 20 |
| Momentaufnahmen des Umbaus der alten NILS HOLGERSSON | 24 |
| Im Kielwasser der ADMIRAL | 25 |
| FERRIES Aktuell | 28 |
| FERRIES - Küstenschiffahrt | 34 |
| Passagierschiffe aktuell | 36 |
| FERRIES Aktuell - Kurswechsel | 38 |

Deutscher Fährschiffverkehrsverein e. V. - DFV - (gegründet 1992)

Die internationale Vereinigung für Fähr-, Ro/ Ro- und Passagierschiffe Mitgliedsbeitrag 2001: Inland 48,- DM,

Ausland 56,- DM Informations- und Aufnahmeformular über

DFV e. V., Carsten Watsack, Albertstraße 20, 31241 Ilsede E-Mail: carsten.watsack@ferries-online.de

Das Titelfoto zeigt die neue NILS HOLGERSSON (VI) einlaufend Travemünde.
Foto: Bernd Gell

Sommerhighlights 2001

von Frank Heine, Frank Lose und Marko Stampehl

Wie auch in den letzten Jahren wollen wir Ihnen nun wieder unsere Sommerhighlights vorstellen. Wir haben die unserer Meinung nach interessantesten Fährschiffsfotos dieses Jahres zusammengetragen und wollen sie Ihnen hier zusammen mit einigen Informationen näher bringen.

Die TRANSPARADEN ex ROSEBAY -01 ex EUROCRUISER -98 ex EUROSTAR -97 ex ROSEBAY -97 ex TRANSGERMANIA -93 (13.700 BRZ, Bj. 1976) verlässt auf diesem Foto am 12. August Vaasa zu einer Überfahrt nach Härnösand. Botnia Link konkurriert an manchen Tagen (je nach Fahrplan) mit der CASINO EXPRESS der RG-Line, die hier nur eine halbe Stunde später nach Umeå ausläuft. Einen Tag später trat der Winterfahrplan in Kraft, demzufolge die CASINO EXPRESS von Donnerstag bis Montag täglich eine Rundreise Vaasa-Umeå-Vaasa durchführt. Dienstags und Mittwochs liegt das Schiff in Vaasa.

Fotos: Marko Stampehl



Am 13. Juni 2001 erwarb Tallink den 1997 gebauten Polferries-Katamaran BOOMERANG. Die 5.419 BRZ große Schnellfähre kam am 27. Juni 2001 als TALLINK AUTOEXPRESS 2 zwischen Tallinn und Helsinki in Dienst und ersetzte dort den Passagierkatamaran TALLINK EXPRESS I. Foto: Marko Stampehl

Die **BALTIC KRISTINA** bedient seit dem 26. Dezember 2000 die Route Paldiski-Kapellskär zusammen mit der **KAPELLA** ex **MARINE EVANGELINE -98** ex **SPIRIT OF BOULOGNE -95** ex **MARINE EVANGELINE -93** ex **DUKE OF YORKSHIRE -78** (7564 BRZ, Bj. 1974) für ihren neuen Eigner Tallink/Hansatee. Nach der Indienststellung des im Mai nächsten Jahres zu liefernden Neubaus soll sie auf dieser Strecke durch die **VANA TALLINN** abgelöst werden. Nach derzeitigen Planungen wird die **FANTAASIA** im Mai nächsten Jahres auf die Tallinn - Stockholm Strecke wechseln.

Foto: Marko Stampehl



Recht hässlich anzusehende Stabilisierungstanks erhielt die **ROSLAGEN** – wie auch ihre Schwester **ALANDIA** – während ihres letzten Werftaufenthalts in diesem Frühjahr in Mariehamn. Daneben wurden weitere Arbeiten ausgeführt, damit die fast 30 Jahre alte Fährschiffsdame den Stockholmer Stabilitätsanforderungen entspricht. Foto: Marko Stampehl



Der ehemalige Vaasanlaivat-Veteran **KORSHOLM III** (siehe **FERRIES 2/99**), der lange Jahre bei der finnischen Marine diente, ist seit vergangenem Jahr als **STOCKHOLM** für Strömma Kanalbolaget in den Stockholmer Schären unterwegs. Die Küstenkreuzfahrten von Stockholm nach Västervik und zurück, noch in 2000 angeboten und auch für dieses Jahr angekündigt, wurden vor dem diesjährigen Saisonstart. Foto: Marko Stampehl



Im warmen Licht der Abendsonne trifft die **MERMAID** (ex **FINNMAID -01**) von Ventspils kommend in Västervik ein. Vor wenigen Wochen hat VV-Line das Schiff erworben und während eines Werftaufenthalts umbenannt und in Ventspils beheimatet. Foto: Marko Stampehl

Für Latlines verkehrt die bereits in **FERRIES 2/2001**, Seite 32 erwähnte **SEA SYMPHONY** (4.972 BRZ/Bj. 1976) zwischen Lübeck und Riga in Lettland. Das Schiff bietet Platz für 210 Passagiere und absolviert zwei wöchentliche Rundtouren auf dieser Strecke. Foto: Bernd Gell





Wachablösung in Kopenhagen: die QUEEN OF SCANDINAVIA liegt nach der letzten Ankunft aus Oslo am Anleger und die neue PEARL OF SCANDINAVIA über die Toppen geflaggt davor. Foto: Martin Jensen

PEARL OF SCANDINAVIA

Seit dem 26. Juni 2001 verkehrt das neue Flaggschiff der DFDS Seaways, die PEARL OF SCANDINAVIA ex AQUARIUS -01 ex LANGKAPURI STAR AQUARIUS -01 ex STAR AQUARIUS -93 ex ATHENA -93 nach umfangreichen Umbauarbeiten in Aalborg und Hamburg (siehe FERRIES 2/2001, Seite 32) nunmehr im regelmäßigen Fährdienst zwischen Kopenhagen, Helsingborg und Oslo. Sie löste damit die zuvor auf der Route eingesetzte QUEEN OF SCANDINAVIA ex FINLANDIA -90 (33.575 BRZ/Bj. 1981) ab, die ihrerseits am 28. Juni 2001 den Fährdienst Ijmuiden - Newcastle (North Shields) von der für den Sommer vercharterten KING OF SCANDINAVIA übernahm. Auf der neuen Route hatte die QUEEN OF SCANDINAVIA allerdings mit einigen Anfangsschwierigkeiten zu kämpfen. Bei der ersten Ankunft kollidierte das Schiff mit dem Anleger in Ijmuiden und beschädigte diesen so schwer, dass er für etwa zwei Wochen nicht genutzt werden konnte und die DFDS-Schiffe daraufhin das alte Terminal in Amsterdam anlaufen mussten.

Ohne ihre HANSA-Aufschrift fuhr die zwischen Trelleborg und Travemünde als Frachtfähre eingesetzte GÖTALAND in diesem Sommer. Es darf wohl vermutet werden, dass auf dem Rumpf bald der Scandlines-Schriftzug angebracht wird. Foto: Marko Stampel



Mit der SVEALAND ex ALYSSA -01 (25.206 BRZ, Bj. 1999) setzt Scandlines AB nun neben der GÖTALAND (18.060 BRZ/Bj. 1973) erstmals ein zweites Schiff zwischen Trelleborg und Travemünde ein. Die erste Fahrt von Travemünde führte die SVEALAND am 9. Juli 2001 durch, allerdings nicht nach Trelleborg, sondern als Werftvertretung nach Göteborg. Schon kurz darauf hatte das Schiff in den Göteborger Schären Grundberührung und musste bei der Lübecker Flender Werft gedockt werden. Nach erfolgten Reparaturen konnte sie am 26. Juli 2001 zwischen Travemünde und Trelleborg eingesetzt werden. Foto: Bernd Gell



Die von DFDS Tor Line zwischen Esbjerg und Harwich eingesetzte Frachtfähre TOR FUTURA ex DANA FUTURA (17.428 BRZ/Bj. 1996) erhielt im Dezember letzten Jahres bei einem dreiwöchigem Umbau bei der Hamburger Blohm + Voss Werft einen Schlingerdämpfungstank. Außerdem wurde das Schiff während des Werftaufenthalts umbenannt und wechselte die Flagge vom italienischen Bari nach Esbjerg. Foto: Uwe Jakob

Die **GLUTRA** (1.651 BRZ/Bj. 2000) der Reederei **Møre og Romsdal Fylkesbåtar** ist wohl die umweltfreundlichste Fähre der Welt. Sie wird mit LNG (Flüssiggas) betrieben und ist seit Januar 2000 im Einsatz zwischen **Sølsnes** und **Åfarnes**, südöstlich von **Molde**. Ihre maximale Kapazität beträgt 96 Pkw und 300 Passagiere.
Foto: Marko Stampehl



Die **SEAFRANCE RODIN** am 11. August an der Ausrüstungspier bei **Aker Finnyards** in **Rauma**, rund zwei Monate vor der Ablieferung. Wenige Wochen später wurde die **Seafrance**-Aufschrift angebracht. Ab November wird sie im Kanal zwischen **Dover** und **Calais** pendeln.
Foto: Marko Stampehl

PENTALINA B

Bereits im September 1997 erwarb die schottische Reederei **Pentland Ferries** die 1970 gebaute **IONA** (1908 BRT, Bj. 1970) von **Caledonian MacBrayne** und gaben ihr den neuen Namen **PENTALINA B**. Abgesehen von einer Charter zwischen dem 28. April und 14. Mai 1998 an den früheren Eigentümer, blieb das Schiff zunächst aufgelegt. Geplant war allerdings schon damals ein Einsatz zwischen **Gills Bay** im Norden Schottlands und **St. Margret's Hope** auf den **Orkney Inseln**. Nachdem man nun alle Schwierigkeiten, wie z. B. Baggerarbeiten an den Anlegern überwunden hatte, konnte die neue Reederei am 2. Mai 2001 den Fährdienst aufnehmen. Zunächst allerdings nur für Fracht mit einer Zulassung für maximal 12 Passagiere. Ende Mai erhielt das Schiff dann aber ein Zertifikat für den Transport von 250 Passagieren, das allerdings nur für den Sommer gültig ist. Um dem Schiff auch im Sturm Schutz zu bieten, muß in **Gills Bay** nun noch die Mole verlängert werden. Zudem sind in beiden Häfen weitere Baggerarbeiten notwendig, damit das problemlose Erreichen der Anlegestellen auch bei extremen Niedrigwasser möglich ist.



Die **PENTALINA B** dreht im Sommer 2001 vor dem Hafen von **Gills Bay**.
Foto: Ulrich Streich



Am 22. Mai 2001 nahm die Schnellfähre **CONDOR VITESSE** ex **INCAT 044-98** (5.007 BRZ/Bj. 1997) den Gemeinschaftsfährdienst zwischen **Brittany** und **Condor Ferries** zwischen **Poole** und **Cherbourg** auf. Der Katamaran absolviert eine tägliche Rundtour und führt im Anschluss eine Fahrt von **Poole** über **Jersey** und **Guernsey** nach **St. Malo** durch für **Condor Ferries** durch. Foto: Frank Lose



Die in Madeira registrierte CITY OF CORK liegt im Mai 2001 an ihrem Anleger in Swansea. Foto: Marko Stampel

STENA FORWARDER

Kurz nach der Indienststellung der ULYSSES (FERRIES 2/2001, Seite 4 ff.) von Irish Ferries, nahm Stena Line am 12. April 2001 den Neubau STENA FORWARDER in Dienst. Das 25.000 BRZ große Schiff verkehrt zwischen Dublin und Holyhead, allerdings hauptsächlich als Frachtfähre. Die Passagiere werden durch das HSS STENA EXPLORER zwischen Holyhead und Dun Laoghaire befördert. Die STENA FORWARDER ist von der italienischen Reederei Levantina Trasporti, Bari eingekauft und wurde von der C.N. „Visentini“ di Visentini Francesco & C., in Donada am Po-Delta gebaut. Befördern kann die 186,5 m lange und 25,6 m breite Ro-Pax Fähre 950 Passagiere und rollende Fracht auf insgesamt 2.040 Lademetern. Die hohe Passagierkapazität dient als Reserve für einen eventuellen Ausfall der Schnellfähre. Die vorher auf dieser Strecke verkehrende STENA CHALLENGER wurde als LEIF ERIKSON an Marine Atlantic in Kanada verkauft. Ein Schwesterschiff der STENA FORWARDER soll mit der CARTOUR im Oktober diesen Jahres für Caronte Shipping zwischen Messina und Salerno in Dienst gehen.

Trasmediterranea

Zwei baugleiche Neubauten stellte die staatlich Reederei Cia. Trasmediterranea innerhalb eines Monats mit der SOROLLA und FORTUNY in Dienst. Die mit 26.916 BRZ vermessenen, 172,6 m langen und 26,2 m breiten Schiffe bieten Platz für 1.000 Passagiere, 350 PKW oder LKW's und Trailer auf insgesamt 1.809 Lademetern. Die SOROLLA wurde am 10. Mai 2001 von Hijos de Barreras in Vigo abgeliefert und die FORTUNY im Juni 2001 von Astilleros Espanoles in Puerto Real bei Cadiz. Das erste Schiff ging am 21. Mai 2001 zwischen Barcelona und Palma de Mallorca in Dienst, die FORTUNY folgte im Juni. Die Neubauten bieten eine tägliche Abfahrt von Palma de Mallorca nach Valenica und Barcelona und ersetzen ältere Tonnage. Der Barcelona – Ibiza – Dienst wird seit diesem Jahr in Zusammenarbeit mit Umafisa betrieben, die ISLA DE BOTAFOC ex STENA CAMBRIA -99 ex ST ANSELM -90 (12.705

CITY OF CORK

Seit dem 12. März 2001 fährt die CITY OF CORK ex VILLE DE SETE -01 ex EGNATIA II -00 ex SAINT PATRICK II -98 ex AURELLA -82 (11.481 BRZ/Bj. 1973) jetzt für Swansea – Cork Ferries. Das von Hellenic Mediterrean Lines eingechartete Schiff fährt unter der Flagge Madeiras und mit griechischer Besatzung. Bereits bei der ersten Ankunft im walisischen Hafen Swansea wurde die CITY OF CORK auf Grund von Sicherheitsmängeln am Auslaufen gehindert. Die Sicherheitsübungen des Maschinenraumpersonals entsprach nicht den Vorschriften und auch zwei weitere Übungen wurde von den britischen Kontrolleuren nicht akzeptiert. Erst am 20. März 2001 konnte das Schiff den Fährdienst wieder aufnehmen.



Die STENA FORWARDER einlaufend Dublin. Foto: Rob de Visser



Wie so viele andere Schiffe auch erhielt die von Irish Ferries zwischen Rosslare, Roscoff und Cherbourg eingesetzte NORMANDY ex STENA NORMANDY-97 ex ST NICHOLAS-91 ex PRINSESSAN BIRGITTA-83 (24.872 BRZ/Bj. 1982) seitliche Stabilisierungstanks. Foto: Rob de Visser



Die ALBORAN verlässt im Juni 2001 Algeciras mit Kurs Ceuta. Foto: Frank Lose



Der Neubau **SOROLLA** wird von Trasmediterranea zwischen Palma de Mallorca und Barcelona bzw. Valencia eingesetzt. Foto: Frank Heine

BRZ/Bj. 1980) wird abwechselnd mit der Tramed. Fähre **CIUDAD DE SEVILLA** (7.112 BRZ/Bj. 1980) auf der Barcelona-Ibiza Strecke eingesetzt. Auf der Strecke nach Menorca verkehrte in diesem Sommer die **CIUDAD DE VALENCIA** (7.420 BRZ/Bj. 1984).

Auch in der Strasse von Gibraltar hat Trasmediterranea ein neues Schiff im Einsatz. Der von Buquebus angekaufte Katamaran **AVEMAR** (6.348 BRZ/Bj. 1999) verkehrt seit dem 23. April 2001 als **ALBORAN** zwischen Algeciras und Ceuta, der spanischen Enklave in Marokko.



Am 15. Juni 2001 nahm die Schnellfähre **TANGER JET** ex **SOLIDOR 3** (2.068 BRZ/Bj. 1996) den Autofährdienst zwischen Tanger und Tarifa auf. Das Schiff gehört **FRS Maroc**, einer Tochtergesellschaft der Flensburger Förde Reederei Seetouristik, und fährt unter der Flagge Liberias mit Heimathafen Monrovia. Der bisher von FRS auf dieser Strecke eingesetzte Passagierkatamaran **HANSE JET** (497 BRZ/Bj. 1996) wechselte auf die Tanger – Gibraltar Strecke.

Foto: Frank Lose

FEDERICO GARCIA LORCA

Seit dem 25. Juni 2001 verkehrt die Monohull-Schnellfähre **FEDERICO GARCIA LORCA** für Balaría Eurolíneas Marítimas zwischen Denia, Ibiza und Palma de Mallorca. Das mit 5.889 BRZ vermessene Schiff lief am 28. April 2001 bei Rodríguez Cantieri Navali in Pietra Ligure vom Stapel und wurde am 22. Juni 2001 abgeliefert. Die Schnellfähre ist 115,25 m lang und 17 m breit. Angetrieben von vier Caterpillar-Dieselmotoren erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von 38 Knoten und kann 884 Passagiere und 200 PKW befördern. Den im letzten Jahr mit der **BAHIA DE MALAGA** (3.717 BRZ/Bj. 1980) eröffneten Valencia – Palma de Mallorca Dienst hat Balaría wieder eingestellt. Das Schiff verkehrt nunmehr zwischen Denia und San Antonio auf Ibiza.



Die neue Balearia-Schnellfähre **FEDERICO GARCIA LORCA** wird zwischen Denia und Ibiza eingesetzt. Foto: Frank Lose



Die **MEGA EXPRESS TWO** verläßt Livorno mit Ziel Bastia auf Korsika im Juni 2001. Foto: Frank Lose

Neubauten

Fünf Neubauten für die Fährdienste nach Sardinien und Korsika wurden im Frühsommer in Dienst gestellt. Zum einen nahm die Tourship Gruppe zwei von Cantiere Navale Fratelli Orlando, Livorno gebaute Schiffe in Dienst, die MEGA EXPRESS und MEGA EXPRESS TWO. Beide verbinden seit dem 2. April bzw 15. Juni die Festlandshäfen Toulon, Savona, Livorno und Civitavecchia mit Golfo Arranci auf Sardinien und den korsischen Häfen Bastia und Ajaccio. Die mit etwa 26.400 BRZ vermessenen Schiffe sind 172,7 m lang und 28 Knoten schnell. Der direkte Wettbewerber Moby Lines stellte am 30. Mai 2001 die von Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery Ltd. in Südkorea gebaute MOBY WONDER in Dienst und schon am 26. Juli folgte mit der MOBY FREEDOM ein Schwesterschiff. Die beiden 29 Knoten schnellen und etwa 36.100 BRZ großen Schiffe werden auf den Routen Genua-Bastia, Genua-Olbia und Civitavecchia-Olbia eingesetzt. Auch die staatliche italienische Reederei „Tirrenia“ di Navigazione stellte mit der BITHIA ein neues Schiff in Dienst. Die von der Fincantieri-C.N. Italiani in Castellamare di Stabia gebaute Fähre wurde am 9. Juli 2001 abgeliefert und am 27. Juli in Dienst gestellt. Die mit etwa 35.000 BRZ vermessene BITHIA verkehrt zwischen Genua und Porto Torres auf Sardinien. Mit der JANAS wird im Februar 2002 ein Schwesterschiff für die gleiche Strecke folgen.

AZZURRA

Viel Erfolg war der NORTIA ex SCENT OF SEA -99 ex KELIBIA -98 ex CORSICA MARINA -90 ex OLAU WEST -77 ex KALLE -75 ex GRENAA -71 (5.191 BRZ/Bj. 1964) in den letzten Jahren im Mittelmeer nicht beschieden. Die Fährdienste, die sie unter ihren letzten beiden Namen aufnehmen sollte, wurden schon nach kurzer Zeit wieder eingestellt oder auch aufgrund von Zahlungsschwierigkeiten der Eigentümer überhaupt nicht erst aufgenommen. Das Schiff verbrachte die meiste Zeit aufgelegt in Genua, unterbrochen nur von einem kurzen Einsatz im letzten Jahr zwischen Livorno und Portoferraio auf der Insel Elba, der jedoch schon im August 2000 wieder beendet war. Im Juni 2001 wurde das Schiff an eine in Malta registrierte Reederei mit Namen A.S.C. Ltd, La Valletta verkauft und am 12. Juni in Genua in AZZURRA umbenannt. Nach einer Werftüberholung sollte das Schiff mit Heimathafen Kingstown (St. Vincent and Grenadines) in Charter des italienischen Reisebüros Agestea am 19. Juli einen Fährdienst zwischen dem süditalienischem Hafen Bari und Dubrovnik (drei wöchentliche Rundreisen) bzw. Hvar (eine wöchentliche Rundreise) in Kroatien eröffnen. Aufgrund von Problemen bei der Werftliegezeit konnte der Termin allerdings nicht gehalten werden, sodass der Fährdienst dann erst eine Woche später aufgenommen werden konnte. Die Charter ist vorerst bis zum Ende dieses Jahres terminiert.



Vom 16. Juni bis zum 21. September 2001 verkehrte die CAPTAIN ZAMAN II ex KNOS-SOS-98 ex SAGA -78 ex HISPANIA -72 ex SVEA -69 (12.394 BRZ/Bj. 1966) für Comanav zwischen Sete in Südfrankreich und Nador in Marokko. Foto: Frank Lose



Bereits ein guter Bekannter in Genua : schon zum fünften Mal fährt die KING OF SCANDINAVIA in Charter für Cotunav. Von Juni bis September diesen Jahres verkehrte sie zwischen Tunis, Genua und Marseille. Foto: Frank Heine



Die AZZURRA im Juni 2001 in Genua. Im Hintergrund liegt das frisch renovierte Kreuzfahrtschiff COSTA TROPICALE. Foto: Frank Lose



Die POLARIS mit sehr kleiner Aufschrift und Schornsteinmarke in Bari. Foto: Frank Lose

POLARIS

Nachdem die POLARIS ex SKÅNE LINK -91 ex DANA FUTURA -88 ex DROSSELFELS -77 ex DAMMAM EXPRESS -77 ex DANA FUTURA -76 (20.326 BRZ/Bj. 1975) die letzten Jahre in Charter bei Nordö und Cotunav verbracht hatte, wurde sie in diesem Jahr wieder für Ventouris Ferries zwischen Igoumenitsa und Bari eingesetzt. Unterstützung erhielt sie dabei auf der Ventouris-Stammroute von der ATHENS EXPRESS ex BRISBANE TRADER -86 (11.003 BRZ, Bj. 1969). Der angekündigte Einsatz der VENUS fand aber nicht statt und auch der Hafen von Patras wurde nicht mehr bedient – hier ist die Konkurrenz wohl zu übermächtig.

ANEK LINES

Der jüngste Neubau der griechischen Reederei Anek Lines wurde am 7. Mai 2001 unter seinem bereits dritten Namen in Dienst gestellt. Die Kiellegung des Schiffes fand als KRITI IV in Landskrona statt. Noch während der Fertigstellung wurde der Name in OLYMPIC SPIRIT geändert, unter dem der Eigentümer den Neubau in Fahrt bringen wollte. Doch erst kurz vor der Indienststellung stellte sich heraus, dass dieser Name bereits vom Olympischen Komitee geschützt war und somit nicht zur Verfügung stand. Also ging das Schiff am 18. Mai 2001 als HELLENIC SPIRIT zwischen Patras, Igoumenitsa und Ancona in Fahrt. Fertiggestellt wurde das mit 32.694 BRZ vermessene Schiff nach dem Stapellauf in Landskrona von der norwegischen Fosen Mekanik Verksteder. Die HELLENIC SPIRIT ist, wie auch ihr Schwesterschiff OLYMPIC CHAMPION, 200,6 m lang und 25,8 m breit. Angetrieben von vier Wärtsilä-Dieselmotoren erreicht die Fähre eine Geschwindigkeit von 27,5 Knoten und kann 1.850 Passagiere sowie 975 PKW befördern.



Die neue HELLENIC SPIRIT im Juli 2001 vor Igoumenitsa. Foto: Frank Heine



Bereits seit Juli 1997 liegt die WINDWARD II ex CESME STERN -00 ex MAR-JULIA -97 ex PEARL WILLIAM -96 ex WILLIAM -92 ex EARL WILLIAM -92 ex CARFERRY VIKING II -77 ex VIKING II -64 (5.739 BRZ/Bj. 1964) im Hafen von Bari auf. Nach dem Verkauf des Schiffes im letzten Jahr (Eigner war bis dahin der griechische Reeder Arcumanis bzw. seine European Seaways) sollte die WINDWARD II eigentlich schnell wieder zum Einsatz kommen. Mitte August war das Schiff dann aus Bari verschwunden, aber wo genau sich die WINDWARD II nun befindet ist leider nicht bekannt. Der Name und die Schornsteinmarke deuten auf die in der Karibik verkehrende Windward Lines als Käufer hin. Diese Reederei verkehrt zur Zeit noch mit der ehemals norwegischen Fjordfähre WINDWARD ex NORDEFJORD I -91 (792 BRT/Bj. 1963) zwischen Kingstown/St. Vincent, Port of Spain/Trinidad, Portlamar/Isla Margarita und La Guaira/Venezuela. Foto: Mike Lennon

**Sporades Ferries**

Bei Minoan Flying Dolphins wird es bunter : Als dritte Variante, neben Hellas- und Saronikos Ferries, wurden im Frühjahr die Aktivitäten in der nördlichen Ägäis unter dem Namen Sporades Ferries (benannt nach der gleichnamigen Inselgruppe) zusammengefasst. Dabei verpasste man den dort eingesetzten vier Fährschiffen MACEDON, LEMNOS, PAPADIAMANTIS II und EXPRESS HAROULA auch gleich einen neuen Anstrich. Neben der neuen Aufschrift ersetzte man das Hellas Ferries Logo (HF) durch ein „SF“ und die Aufschrift und Schornsteinmarke wurde zum grünen Markenzeichen von Sporades Ferries. Foto: Frank Heine

Türkei Dienste

Zwei neue „alte“ Bekannte sind in diesem Jahr in den Türkei-Diensten zwischen Brindisi und Cesme im Einsatz. Zum einen fährt die von Five Stars Lines eingecharterte MEGA I ex DIMITRA A. -01 ex COUNTESS M -00 ex LEOPARD -86 (10.093 BRZ/Bj. 1967) für eine Reederei mit dem etwas großspurigen Namen Mega Stars Lines. Auch Sancak Lines, die im letzten Jahr mit großem Erfolg die BEAUPORT eingechartert hatte, ist wieder zwischen Cesme und Brindisi im Einsatz und zwar diesmal mit einem eigenen Schiff. Von Diler Lines erwarb man die CAPTAIN ZAMAN I ex FESTOS -98 ex FOLKLINER -84 ex OLAU FINN -82 ex FINNPARTNER -76 ex STENA ATLANTICA -73 ex SAGA -71 (12.374 BRZ/Bj. 1966) und brachte sie als SANCAK I in Fahrt. Für das nächste Jahr plant die türkische Reederei den Ankauf eines weiteren Schiffes.



Die 1966 als SAGA gebaute SANCAK I wurde in diesem Sommer zwischen Cesme und Brindisi eingesetzt. Foto: Mike Lennon



Am 23. Juni 2001 liegt die MEGA I in Brindisi für die erste Abfahrt der Saison nach Cesme bereit. Foto: Frank Lose



Die BLUE AEGEAN ex SUPERFERRY –01 ex IONIAN STAR –91 ex IZU MARU NO. 3 – 91 ex CASSIOPEIA –76 (14.797 BRZ, Bj. 1972) verkehrt nach Ende der Charter für Swansea-Cork Ferries nunmehr für Blue Ferries zwischen Piräus und den Inseln Paros, Naxos und Santorini in der Ägäis. Foto: Frank Heine



D.A.N.E. Sea Lines hatte im Frühjahr das 1990 gebaute Fährschiff NEW TOSA (6.939 BRT) von der japanischen Reederei Osaka Kochi Tokkyu Ferry erworben, das nach Abschluß der Umbauarbeiten in Perama ab Sommer nächsten Jahres unter dem Namen LINDOS zwischen Piräus und Rhodos verkehren soll. Foto: Ton Grootenboer



Obwohl Ventouris Ferries für dieses Jahr den Einsatz ihrer gesamten Flotte angekündigt hatte, blieb ein Großteil der eigenen Schiffe (VENUS, SATURNUS und VEGA) aufgelegt. Zwischen Brindisi, Corfu und Igoumenitsa kamen während des Sommers dagegen die beiden Catamarane THUNDERCAT 1 ex INCAT 033 –01 ex FAST CEUTA – 00 ex STENA SEA LYNX II (3.989 BRZ, Bj. 1994) und THUNDERCAT 2 ex INCAT 035 – 01 ex CAT-LINK I –99 (3.989 BRZ, Bj. 1995) zum Einsatz. Aber auch hier wurden die Erwartungen wohl nicht ganz erfüllt, denn statt der drei angekündigten Rundreisen absolvierten die Katamarane nur zwei pro Tag. Foto: Ton Grootenboer

Albanien - Dienste

ALKYON ist seit diesem Jahr der neue Name der ehemaligen Nomikos-Fähre SKOPELOS ex GOTLANDIA -78 ex VIKING 2 -78 ex GOTLANDIA -78 (1588 BRT, Bj. 1965). Nach Erreichen der Altersgrenze von 35 Jahren im Juli 2000 musste das Schiff zum Ende der Saison außer Dienst gestellt werden. Da die SKOPELOS im innergriechischen Verkehr nicht mehr eingesetzt werden durfte, verkaufte man das Schiff im Frühjahr 2001 an eine bisher unbekannte italienische Reederei. Seit diesem Sommer ist die ALKYON nunmehr im regelmäßigen Einsatz zwischen Brindisi und Vlorë.

Ebenfalls zwischen Brindisi und Vlorë verkehrt seit diesem Sommer die GABRIELLE der in Bolivien eingetragenen Reederei Gabrielle Enterprises S.A..

(Foto siehe Seite 2)



Wie bereits in der letzten Ausgabe von FERRIES berichtet, fahren die Schwesterschiffe CESME 1 und CESME 2 in diesem Jahr in Charter für Turkish Marmara Lines zwischen Venedig bzw Brindisi und Cesme. Die Brindisi - Strecke wurde planmäßig Mitte September eingestellt, wohingegen der Fährdienst von Venedig zumindestens bis Anfang Dezember weitergeführt werden soll. Mit den beiden Charterschiffen BLUE ISLAND und BLUE GALAXY von Blue Ferries/Strintzis Lines hatte der Newcomer die größten und modernsten Einheiten im Dienst zwischen Italien und der Türkei. Foto: Frank Heine



Die ehemalige GOTLANDIA der Rederi AB Nordö ist nun unter dem Namen ALKYON im Einsatz zwischen Brindisi und Albanien. Foto: Frank Heine

Das Fährschiff EXPRESS ARTEMIS ex PANAGIA EKATONTAPILIANI -99 ex APOLLO EXPRESS 2 -96 ex ROMILDA -93 ex STENA HENGIST -92 ex HENGIST -91 (5.596 BRZ/Bj. 1972) wurde in diesem Jahr wieder in PANAGIA EKATONTAPILIANI umbenannt. Die Umbenennung geschah auf Wunsch einiger Priester der griechischen Insel Paros, die damit wieder regelmäßig ein Schiff mit dem Namen einer heiligen Figur ihrer Kirche den Inselhafen anlaufen sehen wollten.

Foto: Ton Grootenboer





Der Schornstein der NILS HOLGERSSON: der Namenspatron aus dem Märchen der schwedischen Autorin Selma Lagerlöf, der kleine Nils Holgersson, fliegt auf einer Gans durch Schweden. Foto: Frank Lose

TT-Line Neubau NILS HOLGERSSON in Dienst gestellt

von Christian Eckardt und Carsten Watsack

Endlich ist es soweit: Der Neubau NILS HOLGERSSON, bereits das sechste Schiff mit diesem traditionsreichen Namen, konnte im Juli von der Bremerhavener SSW Fähr- und Spezialschiffbau GmbH an die Hamburger Reederei TT-Line abgeliefert werden.

Am 16.07.2001 verließ die 190 Meter lange Fähr- und Spezialschiffbau GmbH den Bauort an der Weser und wurde via Nord-Ostsee-Kanal nach Travemünde

überführt. Dort erfolgte die restliche Ausrüstung und Proviantübernahme durch die TT-Line. Zudem wurden noch Anpassungs-

arbeiten an den neuen Anlegern in Travemünde bzw. Trelleborg durchgeführt. Durch Probleme an der neuen Antriebsanlage hatte sich der geplante Ablieferungstermin 2. Februar 2001 um einige Monate verzögert. Am Vorabend der ersten geplanten Probefahrt war es an Bord zu einem Transformatorbrand gekommen, bei dem aggressive Gase freigesetzt wurden, die sich auf den Haupttransformator für die Antriebsanlage, der sich im gleichen Raum befindet, niederschlugen. Damit musste die Probefahrt am 13. Februar gestrichen werden und das Schiff in den Werfthafen der SSW zurückkehren. Um nicht noch mehr Zeit für die Ablieferung zu verlieren, wurden die beiden baugleichen Transformatoren der auf dem Helgen liegenden PETER PAN eingebaut. Um an den 4,5 Tonnen schweren Haupttransformator zu gelangen, mussten die Schiffbauer von SSW ein rund drei mal drei Meter großes Loch in den stählernen Rumpf des Schiffes brennen.

Durch veränderte Rahmenbedingungen auf der Stammroute der TT-Line von Travemünde nach Trelleborg, so zum Beispiel durch den Wegfall von Duty-Free Verkäufen an Bord, die Eröffnung der Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö im vergangenen Sommer sowie Veränderungen im Frachtaufkommen, wurde eine Änderung der Flottenstruktur der TT-Line notwendig, die sich bereits in dem jetzigen Neubau widerspiegelt: die Verringerung der Passagier- und die Erweiterung der Frachtkapazitäten.

Im August 1999 wurde deshalb der in Bremerhaven ansässigen SSW der Auftrag zum Bau von zwei kombinierten Fracht- und Passagierfähren im Wert von zusammen 350 Millionen Mark erteilt. Die SSW, Nachfolgegesellschaft der ehemaligen Schichau-Seebeckwerft, hatte nach der Ablieferung der Ro/Pax-Fähre SALAMMBO 7 im Jahre 1997 kein ganzes Schiff mehr gefertigt. Nur durch den Sektionsbau für andere norddeutsche Werften konnte die ehemals zum Vulkan-Verband gehörende Werft die lange Durststrecke überstehen.

Am 14. Februar 2000 war die Kiellegung der Baunummer 2000 erfolgt und nur sechs Monate später, am 19.08.2000 lief der rund 9.700 Tonnen schwere Schiffskörper unter dem Beifall von über 4000 Zuschauern vom Stapel. (siehe Ferries 3/00 und 4/00). Taufpatin war die Ehefrau des TT-Line Beiratsvorsitzenden Arend Oetker, Frau Dr. Brigitte Oetker.

Die mit Heimathafen Lübeck unter deutscher Flagge fahrende 190 m lange und 29,5 m breite NILS HOLGERSSON ist mit 36.468 BRZ vermessen und hat eine Tragfähigkeit von 7.200 Tonnen. Sie ist damit das zur Zeit größte Schiff der Reederei. Die neuesten technischen und umweltfreundlichen Entwicklungen kommen dabei auf der NILS HOLGERSSON zum Einsatz. Auf die umweltgefährdenden TBT-haltigen Unterwasseranstriche wurde seitens der Reederei verzichtet. Eine biologische Abwasseraufbereitung



Wachablösung am Skandinavienkai in Travemünde: links der Neubau NILS HOLGERSSON (VI) und rechts die NILS HOLGERSSON (V). Wie am Bugwappen zu erkennen ist, hat der Neubau Lübeck als Heimathafen, die „alte“ führt das Wappen Hamburgs.

Foto: Dieter Streich

sorgt für sauberes Wasser an Bord und durch eine konsequente Abfalltrennung und die Verwendung von Mehrweggeschirr in der Gastronomie soll der Abfallanteil auf ein Minimum reduziert werden.

Durch die Verwendung schwefelarmen Dieselloß als Brennstoff wird der Schwefeldioxid ausstoß aus den beiden Schornsteinen um 93 % zum herkömmlichen Schweröl, reduziert. Auch erhielt die vom Germanischen Lloyd klassifizierte NILS HOLGERSSON einen für Fährschiffe noch neuartigen diesel-elektrischen Antrieb mittels POD.

In dem sogenannten SSP der Firma Siemens ist ein Elektromotor in einer Gondel unterhalb des Schiffes angebaut, der die beiden Propeller direkt antreibt. Die Leistung je POD beträgt 11.000 kW. Durch die 360 Grad-Drehbarkeit dieser Gondel übernimmt der POD-Antrieb zugleich auch die Ruderfunktion des Schiffes. Die Hauptmotoren zur Energieerzeugung konnten somit platzsparend an beiden Seiten des Schiffes eingebaut werden. Damit ließ sich eine höhere Ladekapazität im Inneren des Schiffes erreichen. Die insgesamt fünf Hauptfahrmotoren der Firma MaK haben eine Gesamtleistung von 29.880 kW. Durch die beiden im Heck des Schiffes installierten Antriebsgondeln, die jeweils mit einer Twin-Propeller-Anlage ausgerüstet sind, wird eine höhere Leistungsfähigkeit durch eine ökonomische Fahrweise und eine bessere Manövrierfähigkeit des Schiffes erreicht. Des weiteren erhielt die NILS HOLGERSSON zwei Bugstrahlruder mit einer Leistung von je 2.400 kW.

Die neue Fähre sowie das im Spätsommer zur Ablieferung stehende Schwesterschiff PETER PAN, sollen den Passagieren einen nochmals höheren Standard an Qualität, Service und Komfort bieten. Mit den beiden Neubauten will die Reederei zukünftig auch ein neues Fahrgefühl schaffen. Die Zeiten der Party-Fahrten bei der TT-Line sind vor-

bei, nun ist wird auf das etwas gehobeneren Ambiente gesetzt.

Zur Schiffsbeschreibung: Über die Eingangshalle mit Rezeption auf Deck 7 erreichen die Fußpassagiere das Schiff. Von der Panorama-Lounge auf Deck 7 wird den Gästen auf rund 200 Sitzplätzen durch die deckenhohen Fenster eine einzigartige Aussicht auf die Ostsee geboten. Zur Unterhaltung wird ein Bordkino mit 45 Sitzplätzen angeboten, in dem aktuelle Filme aus dem laufenden Kinoprogramm gezeigt werden.

Ein Fitness-Center an Bord der Ostseefähre bietet von Sauna, Whirlpool und neben Ruheraum auch Fitness-Geräte, übrigens alles zum Nulltarif. Schließlich kann man in der Spielhalle mit dem Namen „Lucky Vegas“ sein Glück an Spielautomaten versuchen. Für die insgesamt 744 Passagiere stehen an Bord 220 komfortable Kabinen in unterschiedlichen Größen und Ausstattungen zur Verfügung. 52 Besatzungsmitglieder werden

für das Wohl der Passagiere auf der 7 bis 9-stündigen Überfahrt sorgen.

Als zusätzliche Sicherheitseinrichtung für die Passagiere wurde auf jeder Seite des Schiffes ein sogenanntes MES (Maritime Evacuation System) eingebaut. Dabei handelt es sich um eine Notrutsche, die in einer aufblasbaren Rettungsinsel mündet, mit einer Kapazität von je 430 Personen. Das MES ist im Ernstfall in 90 Sekunden betriebsbereit.

Die Ladekapazität beträgt rund 2.640 Lademetre (für rund 170 LKW) auf drei Ladedecks. Die Beladung erfolgt durch neue Doppelstock-Rampen in Travemünde über Heck und in Trelleborg über die Bugpforte mit Rampe sowie über eine Seitenklappe. In beiden Anlaufhäfen wurden dafür neue landseitige Doppelstock-Rampen installiert.



Im Mai 2001 in Bremerhaven : die NILS HOLGERSSON am Ausrüstungskai. Rechts liegt die im Herbst zu liefernde PETER PAN. Foto: Christian Eckardt

Probleme bei Scandlines

von Dirk Stachely und Carsten Watsack

Der Wettbewerb auf der südlichen Ostsee wird schärfer. Ein offenbar daraus resultierender Sparzwang wurde in diesem Sommer der Reederei Scandlines fast zum Verhängnis, glaubt man den Worten des ehemaligen SASSNITZ-Kapitäns Udo Förster. Dieser erhob schwere Vorwürfe gegen seinen einstigen Arbeitgeber und ruinierte mal eben den Ruf des deutsch-dänischen Fährkonzerns, dessen Ziele klar abgesteckt sind: Marktführer im Deutschland-Schweden-Verkehr zu werden.



Die zwischen Saßnitz und Trelleborg verkehrende SASSNITZ fiel am 1. Juli 2001 durch einen Brand aus. Foto: Andreas Wörteler

Gleich zweimal kam es innerhalb von vier Tagen zu Bränden an Bord von Scandlines-Fähren. Und dieses ausgerechnet auf der Königslinie während der Überfahrt von Sassnitz-Mukran ins südschwedische Trelleborg, also u. a. jener Relation, die sich zukünftig gegen den Mitbewerber abheben soll.

Am 1. Juli brach auf der SASSNITZ gegen 20.00 Uhr ungefähr 24 Seemeilen vor Trelleborg ein Brand im Maschinenraum aus. Ab Bord befanden sich 169 Passagiere und 58 Besatzungsmitglieder, von denen niemand verletzt wurde. Nach ca. anderthalb Stunden konnte das Feuer gelöscht werden, jedoch war die 1989 gebaute Fähre nun manövrierunfähig und konnte den Hafen von Trelleborg nicht mehr aus eigener Kraft erreichen. Zwei Schlepper brachten das Schiff nach neunzehn Stunden zurück in seinen Heimathafen Sassnitz. Die Passagiere stiegen fast alle auf die TRELLEBORG um und wurden anschließend mit diesem Schiff nach Schweden gebracht.

Ursache für das Feuer an Bord der SASSNITZ war ein technischer Defekt. Aus einer Druckleitung war brennbare Flüssigkeit ausgetreten, die sich an heißen Maschinenteilen entzündet hatte. Beschädigt wurden hauptsächlich Kabel, Leitungen und Isolierungen. Nach ersten Schätzungen verursachte der Brand einen Schaden von einer Millionen Mark

Die Unglücksfähre wurde in Sassnitz repariert und fiel vorerst aus. Als Ersatzschiff kam dann die RÜGEN auf der Königslinie zum Einsatz. Die Aufrechterhaltung des Verkehrs zwischen Sassnitz und Rønne auf der dänischen Insel Bornholm, den sonst die RÜGEN bedient, sollte durch eine Kooperation mit Bornholmstraffiken gewährleistet werden.

Doch schon am 5. Juli gab es auch auf der RÜGEN eine Havarie. Das knapp dreißig Jahre alte Fährschiff befand sich mit 261 Passagieren und 61 Besatzungsmitgliedern an Bord ungefähr 2,5 Seemeilen vor Trelle-

borg, als gegen 17.00 Uhr im Maschinenraum ein Brand ausbrach. Dadurch kam es zu einer starken Hitze- und Rauchentwicklung. Das Feuer konnte nach wenigen Minuten durch die Besatzung gelöscht werden, jedoch erlitten zwei Besatzungsmitglieder bei den Löscharbeiten Rauchverletzungen.

Die RÜGEN erreichte gegen 20.30 Uhr aus eigener Kraft den Hafen von Trelleborg. Als Folge des Brandes ließ sich jedoch erst einmal die Heckklappe nicht öffnen, so dass die Autos das Schiff erst mit Verzögerung verlassen konnten. Ursache für das Feuer war wiederum ein technischer Defekt. Diesmal hatte ein Kurzschluss in der Hauptschalttafel des Maschinenraums einen Schmelzbrand ausgelöst.

Durch die erneute Havarie hatte die deutsch-dänische Reederei nun mitten in der Hauptreisezeit Kapazitätsprobleme im Schwedenverkehr sowie auch auf der Verbindung nach Bornholm. Über das folgende Wochenende wurde der Verkehr auf der Königslinie durch einmal tägliche Abfahrten der auf der Linie Rostock-Trelleborg verkehrenden MECKLENBURG-VORPOMMERN und SKÅNE nach Sassnitz sowie durch Umbuchungen stabilisiert.

Am Montag, den 9. Juli konnte die RÜGEN den Liniendienst zwischen Sassnitz und Trelleborg wieder aufnehmen. Um auch den Bornholmverkehr aufrecht zu erhalten charterte Scandlines kurzfristig den seit Oktober 2000 in Århus aufgelegten Mols-Linien Catamaran MAX MOLS ex CAT-LINK IV ein. Dieser übernahm ebenfalls ab dem 9. Juli den Liniendienst von Sassnitz nach Rønne



Die RÜGEN, das Ersatzschiff für die havarierte SASSNITZ, erlitt nach nur fünf Tagen später ebenfalls eine Havarie in der Maschine. Foto: Andreas Wörteler



Die MAX MOLLS im Hafen von Sassnitz, im Hintergrund liegt die SASSNITZ.

Foto: Horst-Dieter Foerster

und konnte somit die Beförderung von bis zu 800 Passagieren und 210 PKW sicherstellen. Im Hafen von Sassnitz-Mukran konnte man den RO-RO-Anleger nutzen, wohingegen in Rønne eine besondere Anlegemöglichkeit bereitgestellt wurde.

Ansonsten hatten Bornholmreisende den Vorteil, dass sie für die Überfahrt nun nur zwei Stunden anstatt mit der RÜGEN dreieinhalb Stunden benötigten.

Am 18. Juli trat wieder Normalität bei Scandlines ein. Nach zweiwöchiger Reparaturzeit nahm die SASSNITZ um 13.00 Uhr den Verkehr nach Trelleborg wieder auf. Einen Tag später kehrte die RÜGEN auf ihre Stammroute nach Bornholm zurück.

Alles in allem liefen beide Havarien glimpflich ab und die beiden verletzten Besatzungsmitglieder konnten wenige Tage später ihren Dienst wieder aufnehmen.

Laut Experten handelten die Besatzungen der havarierten Fährschiffe ruhig und effektiv und gerade im Fall der SASSNITZ konnte durch eine optimale Brandbekämpfung eine größere Katastrophe verhindert werden. Der Sicherheitsstandard der Scandlines-Schiffe sei trotz der in kurzer Abfolge aufgetretenen Unglücke sehr hoch, wie man seitens Scandlines bekräftigte. Genau zu diesem Zeitpunkt meldete sich Kapitän Udo Förster zu Wort: „Auf den Schiffen fährt die Angst mit,“ berichtete er in der Ostseezeitung. Seinen Worten zufolge sei er wegen seiner Ablehnung über die Sicherheitspolitik des Unternehmens gefeuert worden, während Scandlines von einer einvernehmlichen Trennung sprach. Doch Förster erhielt Rückendeckung vom Scandlines-Betriebsrat Detlef Kobrow, der zu erzählen weiß, dass bei Scandlines momentan über nichts anderes als Einsparungen gesprochen wird. Kapitän Förster, der seit 1989 als Schiffsführer auf der SASSNITZ war, sprach von sicherheitsvernachlässigenden Einsparungen, mangelnder Wartung und gefährlichen Personalreduzierungen. Auf 18 Mann Besatzung wollte Scandlines die Mannschaft der SASSNITZ reduzieren, während 28 Personen bereits die Untergrenze für den sicheren, gerade noch beherrschbaren Schiffsbetrieb sind. Dem widersprach

Scandlines energisch. Zwar räumte man ein, durch den starken Konkurrenzdruck ökonomischen Zwängen unterworfen zu sein, doch halte man sich an gültige Sicherheitsbestimmungen.

Bereits vor den Bränden auf SASSNITZ und RÜGEN war Scandlines mit negativen Schlagzeilen in nationalen und internationalen Medien aufgefallen. So rammte die mit 452 Passagieren besetzte Puttgarden-Rödby-Fähre PRINS RICHARD am 19. Juni 2001 gegen 13:00 Uhr die Ostmole des Fährhafens Puttgarden und riß sich dabei am Molenkopf den Rumpf auf und beschädigte auch die Mole. Mit leichter Schlagseite und teilweise auf der Mole aufliegendem Bug, konnte die Fähre natürlich nicht mehr manövrieren. Um keine weiteren Unfälle zu riskieren,

stellte die Reederei Scandlines den Fährbetrieb bis ca. 19 Uhr gänzlich ein. Die SCHLESWIG-HOLSTEIN, die zunächst vor Puttgarden in Wartestellung lag, wurde nach Rødby zurückgeschickt.

Bereits kurz nach dem Unfall waren die Rettungseinsatzkräfte aus dem ganzen Kreis vor Ort. Das in Puttgarden stationierte Seenotrettungsboot setzte einen Notarzt und zwei Rettungswagenbesatzungen über. Doch lediglich ein am Bein verletzter Passagier wurde mit dem Rettungskreuzer JOHN T. ESSBERGER an Land gebracht und ins Krankenhaus eingeliefert. Ein weiterer Fahrgast, der auf dem Wagendeck zwischen zwei Autos eingeklemmt wurde, konnte mit Beinverletzungen an Bord versorgt werden. Ein Passagier erlitt einen Kreislauf-Kollaps, außerdem machte der Vorfall einem Dänen zu schaffen, für den eine psychologische Betreuung angefordert werden musste. Die übrigen Fahrgäste mussten an Bord ausharren. Am späten Nachmittag zog dann ein Schlepper der Reederei Fairplay mit Unterstützung des Mehrzeckschiffes SCHARHÖRN des Bundes die havarierte Fähre Millimeter für Millimeter von der Mole. Wegen der Schräglage des Schiffes und den anhaltend starken Winden wurde auf eine zeitaufwändige Evakuierung verzichtet.

Die PRINS RICHARD wurde notdürftig bei der Flender-Werft in Lübeck repariert. Nur zehn Tage später krachte es jedoch erneut: Unkontrolliert rauschte das Schiff in das Puttgardener Fährbett 3, wiederum infolge eines Ausfalls der Azipods. Dabei entstanden jedoch keine gravierenden Schäden.



Die PRINS RICHARD liegt auf der Mole von Puttgarden und hat einen erheblichen „Kratzer“ davon getragen. Fotos: Jürgen Struck



Mit SuperFast nach Finnland

von Rainer Meyer

Ein neuer Stern am Himmel des Fährverkehrs auf der Ostsee. Seit langem angekündigt, sind die Griechen nun mit ihrer nagelneuen SUPERFAST VII in nordische Gefilde vorgestoßen. Das macht das Bild bunter und erweitert die Angebotspalette. Und bekanntlich soll Konkurrenz ja das Geschäft beleben. Ob es ein Erfolg wird, bleibt abzuwarten, denn nachdem die großen Probleme mit der Ablieferung der Schiffe durch HDW gelöst scheinen, bleiben dem Kunden auch kleine und große Holprigkeiten im Hause Superfast nicht verborgen.



Das Markenzeichen von SuperFast: der Schornstein mit verchromten Abgasrohren und den Flügeln. Foto: Rainer Meyer

So benötigte ich allein zwei Anläufe, um in den Besitz nur eines Prospekts zu gelangen und auch die Bestätigung der sodann telefonisch gebuchten Reise bedurfte einer nochmaligen Nachfrage. Ruft man an, landet man unvermeidlich in einer Warteschleife, nach deren - zuweilen bis zu fünfminütiger - musikalischer Berieselung stets eine „eigentlich nicht richtig zuständige“ Mitarbeiterin am anderen Ende der Leitung ist; die „von der Fracht z. B.“ oder „vom Mittelmeer“

Ganz eng wird 's aber, wenn man einen Tag vor der Abfahrt seine Reiseunterlagen noch nicht in der Hand hat. „Kein Problem“, meint das Hauptquartier in Lübeck, „das geht Ihnen nicht allein so, weshalb ab 15 Uhr des Abfahrtstages eine Kollegin am Terminal steht und sie Ihnen überreicht“. Wovon in Rostock freilich niemand etwas zu wissen schien. Dementsprechend war dann auch das Chaos beim Check-in, unterstützt (oder eher behindert?) von einer Computertechnik, die zum Ausspucken der Unterlagen für einen einzigen Passagier mehr als 10 Minuten benötigt, was ein älterer finnischer Mitreisender mit dem Vorschlag quittierte, doch lieber zum Kugelschreiber zu greifen, damit es schneller gehe ...

Dass die Bordkarten, wie sie ausgehändigt werden, eben noch nicht als Kabinenschlüssel zu verwenden sind, sondern an der Rezeption zuvor „scharf gemacht“ werden müssen, merkt man spätestens, wenn alle Versuche, die Tür zu öffnen, fehlgeschlagen sind, alle unauffällig etwas ratlos in die Runde blicken und man schon an seinem technischen Verständnis zu zweifeln beginnt. Doch nun zum praktischen Teil; der ersten neuen Verbindung, die ich am 22. Mai (dem dritten Törn der „SF VII“) ausprobiert habe und bei der es für das Jahr 2001 auch bleibt -der nach Hanko.

Kein Zweifel: Sowohl vom äußeren Anblick als auch von der Ausstattung der Räumlichkeiten her ist das Schiff eine Augenweide. Geradezu futuristisch mutet die Schornsteinpartie an und das besonders, wenn noch die Leuchten des „Höhenleitwerks“ blinken. Eine gediegene und komfortable Umgebung umfängt einen im Inneren. Richtig gemütlich die Royal Bar im vorderen Teil, aus der man einen herrlichen Rundumblick genießen kann.

Die Rettungsmittel, fast schulbuchmäßig angeordnet und mit allem Zubehör und sämtlichen Zertifikaten ausgerüstet, vermitteln ein ungetrübtes Gefühl von Sicherheit, ebenso die übersichtliche Beschilderung außen und innen, und die Tatsache, dass sich vom Deck 10 aus beinahe ungehindert die Aktivitäten in des Brückenpersonals beobachten lassen, verstärkt diesen Eindruck noch.

Auffallend wie angenehm die trotz der beachtlichen Geschwindigkeit (dennoch hat

man irgendwie immer das Gefühl, sie würde stark gedrosselt) außerordentlich hohe Laufruhe des Schiffes. Fast absolute Ruhe, kein Vibrieren, kein Geklapper in den Kabinen, ganz im Gegensatz zu den Geräuschen der Hotel-Klimaanlage in Naantali. Und Behinderten-WCs von solcher Großzügigkeit und Qualität dürften selbst an Land ihresgleichen suchen. Neu ist eben neu. Das Leben spielt sich im Deck 7 ab und hier offenbaren sich wiederum Schwächen gegenüber anderen Schiffen bzw. Reedereien. So war es zu unserer Überraschung nicht einmal möglich, sich mit Finnmark zu versorgen und wer mit Fmk bezahlte, bekam das Wechselgeld in DM heraus. Das Angebot der beiden Geschäfte wäre für ein Kreuzfahrtschiff gut geeignet, praktische Dinge für Urlauber und Camper indes sucht man vergebens. Wer also seine Zahnbürste vergessen hat - Pech gehabt, hier bekommt er keine. Ebenso wenig übrigens wie z. B. so etwas ganz simples wie Mineralwasser, das er möglicherweise im Kofferraum seines Wagens vergessen hat. Das muss er in einer der Bars kaufen, den Liter für immerhin stattliche DM 6,50! Zur Vervollständigung ihrer Sammlung greifen Fährschiff-Fans immer gern zu Postkarten des jeweiligen Schiffes. Auch das ist auf SUPERFAST VII noch eine Fehlanzeige. Dafür gibt 's die allgegenwärtige Modellaufnahme vom Prospekt im Kartenformat, für die man, obwohl pure Eigenwerbung, ebenfalls bezahlt.

Die Besatzung, bestehend aus Griechen, Skandinaviern und Deutschen müht sich freundlich wie redlich, den Belangen der



Die wohlgeordneten Rettungsmittel auf der SUPERFAST VII. Foto: Rainer Meyer



Die SUPERFAST VIII verlässt die Kieler Förde mit Kurs Rostock. Foto: Carl Groll

Reisenden gerecht zu werden, nur hapert 's beim überwiegenden Teil an deutschen Sprachkenntnissen. Und das leider selbst an der Rezeption.

Alles andere als ein Gefühl der Sicherheit schließlich will einen vor dem Ausschiffen in Hanko überkommen. Buchstäblich wie die Heringe drängten sich die Passagiere während des zeitaufwendigen Anlegemanövers in und vor den Fahrstühlen sowie in den Aufgängen der Decks 5 und 6 vor dem verschlossenen Autodeck. Was wäre schlimm daran, dieses eine halbe Stunde vor dem Festmachen zu öffnen, worauf die frühzeitige Ansage beim Einlaufen eigentlich schließen lässt?

Resümee: Auch nach der Behebung der Startschwierigkeiten im organisatorischen Bereich, wozu die Entscheidung, eine Reedereiagentur in Lübeck anzusiedeln, deren Schiffe von Rostock aus operieren, nicht gerade beitragen dürfte, wird es Superfast nicht



Blick auf die Brücke und das Peildeck. Foto: Rainer Meyer

leicht haben, sich im Kreis der seit langem etablierten Konkurrenz einen festen Platz zu erkämpfen und auf Dauer zu sichern. Ich jedenfalls würde mich nach der nunmehr

gestillten Neugier im Moment bei einer neuerlichen Finnland-Passage für Altbewährtes entscheiden.

Interesse an alten FERRIES- Ausgaben und am regelmäßigen FERRIES- Bezug?

Auf über 140 Seiten mit mehr als 260 Fotos und Zeichnungen pro Jahrgang wird über die Fährschiffszene weltweit berichtet. Nicht nur über aktuelle Geschehnisse, sondern auch über historische Begebenheiten, zurückreichend bis zum Beginn der Fährschiffahrt Anfang dieses Jahrhunderts. So detailgetreu wie nur irgend möglich wird die Geschichte von Reedereien, Routen, einzelnen Schiffen und Schiffsklassen dargestellt. Mehr als 1000 Schiffsnamen finden in den jeweils vier Ausgaben eines Jahres Erwähnung.

Hierfür wird auf die Archive vieler bekannter und unbekannter Shiplover zurückgegriffen. Viele seltene und qualitativ hochwertige Fotos, die zum Großteil noch nie veröffentlicht wurden, runden jedes Heft ab und machen FERRIES so über Jahre hinaus zu einem zuverlässigen Nachschlagewerk, das auch in Ihrer Bibliothek nicht fehlen sollte. Noch sind folgende Einzelausgaben vorhanden, in denen u.a. die folgenden Themen angesprochen wurden:

1/96 : Eckerölinjen (1. Teil), Helsinki-Tallinn (1. Teil), Estline, Dunkerque – Dover
 2/96 : Helsinki-Tallinn (2. Teil), Eckerölinjen (2. Teil), New Zealand Railways (1. Teil)
 3/96 : Sommerhighlights '96, New Zealand Railways (2. Teil), FENNIA;
 4/96 : Gotlandslinjen, BASTØ V + VI, VIKING I, STENA DANICA(I) + NORDICA(I)
 4/97 : BORE I, Fährverbindungen nach Marokko, PETER WESSEL (I), AG Ems (1. Teil);
 1/98 : Kampf um die Nordsee (1. Teil), AG Ems (2. Teil), Stavanger-Skudeneshavn
 2/98 : DEUTSCHLAND, Textelfähren, ØSTERSØEN, Kampf um die Nordsee (2. Teil)
 3/98 : Sommerhighlights '98, Skagerakexpressen (1. Teil), Kampf um die Nordsee (3. Teil)
 4/98 : Skagerakexpressen (2. Teil), Fahren im Roten Meer, COMPIEGNE, PATRICIA
 1/99 : Brunsbüttel-Cuxhaven, Color Line, Raddampfer vom Humber,

2/99 : Faaborg-Gelting, Scheldefahrten (1. Teil), Vaasanlaivat (1. Teil), Baaboud
 3/99 : Sommerhighlights '99, Scheldefahrten (2. Teil), LANSDOWNE, Vaasanlaivat (2. Teil)
 4/99 : Vaasanlaivat(3. Teil), MALMÖHUS, Kasinoschiffe, ENGLAND
 1/00 : Gedser-Travemünde (1. Teil), Butterschiffe + Helgolandfahrer, Verschrottung DANMARK
 2/00 : HOLGER DANSKE, Gedser-Travemünde (2. Teil), Butterschiffe, CITY OF MILWAUKEE
 3/00 : Sommerhighlights 2000, Gedser-Travemünde (3. Teil), SPROGØ
 4/00 : Die größten Fährschiffe der Welt, Hovercrafts, ARVEPRINS KNUD
 1/01 : KRONPRINS FREDERIK, Fahren nach Giglio, SUNWARD, Fährverkehr zur Insel Samsø
 2/01 : PRIDE OF ROTTERDAM, ULYSSES, Fährverkehr nach Samsø (2. Teil), Golf von Kalifornien

Einzelhefte des Jahrgangs 1996 + 1997 sind gegen 5,- DM / 1998 : 7,- DM / 1999 bis 2001 : 11,- DM plus 3,- DM Versandkosten

bei **FERRIES-Vertrieb, Albertstraße 20, D- 31241 Ilsede** erhältlich,
 DFV- Beitritts- und Abonnementwünsche bitte ebenfalls an diese Adresse.

AALLOTAR – BORE III – BIRGER JARL

Die „Olympiaschiffe“

von Marko Stampohl

Fast hundert Jahre - bis weit in die siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts - gehörten die Passagierdampfer der traditionsreichen Reedereien Finska Ångfartygs Ab (FÅA), Ångfartygs Ab Bore und Stockholms Rederi Ab Svea, welche heute in der Silja Line einen gemeinsamen Nachfolger haben, zum alltäglichen Bild der Strasse Skeppsbron (der „Schiffsbrücke“), am seewärtigen Ufer der Altstadt von Stockholm. Ihre Zeit ist schon lange Geschichte, wenngleich mit der BALTIC STAR, der ehemaligen BIRGER JARL, noch heute das letzte existierende dieser drei Schiffe täglich von der gleichen Stelle zu Kreuzfahrten nach Mariehamn ablegt. Einen Blick zurück um fast fünfzig Jahre in die Zeit vor dem Beginn des heutigen RoRo-Fährverkehrs in der nördlichen Ostsee macht dieser Artikel.

Man schrieb die fünfziger Jahre - das erste neue Jahrzehnt nach dem Zweiten Weltkrieg war angebrochen und in den nordischen Staaten herrschte Aufbruchstimmung. Für Finnland waren die 15. Olympischen Sommerspiele, die im Jahre 1952 in der finnischen Hauptstadt Helsinki stattfanden, mehr als ein sportliches Grossereignis. Sie wurden geradezu zu einer Art Geburtsstunde eines neuen, erstarkenden und wirtschaftlich aufsteigenden Finnlands, das zwar politisch neutral blieb, aber in Wirtschaft und Politiksystem Anschluss am westlichen Modell suchte. Nicht nur, dass Coca-Cola Finnland eroberte, nein, durch die Spiele wurden die Schiffsverbindungen von und nach Finnland, besonders nach Schweden und Deutschland, erheblich verbessert und der erste Grundstein für die Entwicklung des Fährverkehrs und des Tourismus von und nach Finnland gelegt.

Um den erwarteten Verkehrsboom, ausgelöst durch die Olympischen Sommerspiele, besser bewältigen zu können, beschlossen FÅA, Bore und Svea ein gemeinsames Neubauprogramm. Die drei Reedereien waren seit 1918 (FÅA und Bore hatten schon seit 1904 ein Kooperationsabkommen) im Schweden-Finnland-Verkehr als "Desamseglande", oder auf finnisch komplizierter „Yhteisliikennevarustamot“ (etwa : "Gemeinschaftsverkehrsreedereien") bekannt und miteinander verbunden. Dieser Gemeinschaftsdienst war bereits ein Vorgriff auf die Gründung der Silja Line 1957.

Ähnlichkeiten und Unterschiede

In den Grundzügen ähnelten sich die Pläne der drei Neubauten, hatten jedoch auch ihre reedereitypischen Eigenheiten. Am markantesten waren die Schiffe an ihren Schornsteinen zu unterscheiden. Die AALLOTAR hatte einen sehr konventionellen Dampferschornstein mit den zwei erhabenen weissen Ringen, die BIRGER JARL hatte das stilvolle "Svea-S" und die BORE III traditionsgemäß zwei Schornsteine, wovon sich im vorderen (blinden) die zweistöckige Kabine des Eigners Hans von Rettig befand. Aber auch im Innern hatten die Reedereien ihre jeweiligen Eigenheiten zum Ausdruck ge-



Die AALLOTAR im Ursprungszustand mit Ladebäumen achtern und offenem oberem Promenadendeck. Foto: Archiv Matti Pietikäinen

bracht. Während Bore und Svea in Schweden bestellten (Oskarshamns Varv und Finnboda), entstand der Neubau von FÅA bei Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, Helsingør (Elsinore). Als einziges der drei Olympiaschiffe kam er rechtzeitig zu den Olympischen Sommerspielen in Fahrt. Am 11. Juni abgeliefert, traf die AALLOTAR am 19. Juni 1952 unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung zum ersten Mal in Helsinki ein.

Damit weihte sie gleichzeitig den neugebauten Olympiaterminal im Südhafen von Helsinki ein, der heute von den Stockholm- und Tallinn-Fähren der Silja Line genutzt wird. In der finnischen Presse wurde die AALLOTAR als neuer "Stolz der Handelsflotte" vorgestellt und die Übersetzung von "AALLOTAR" = "Königin der Wellen" - drückt den Überschwang der Gefühle, der seinerzeit in der Luft lag, passend aus. Die AALLOTAR erinnerte durch ihren Namen auch an die schmerzlichen Reparationszah-



Diese Aufnahme zeigt die AALLOTAR nach Umbau und mit der Bore Schornsteinmarke. In diesem Zustand fuhr das Schiff nur im Sommer 1971. Foto: Matti Pietikäinen

lungen, die Finnland im Jahr ihrer Indienststellung abschliessen konnte, und welche unter anderem in der Übergabe der noch recht modernen Dampfer AALLOTAR (I) von 1937 und BORE II von 1938 an die UdSSR bestanden.

Dampfertradition der 20er und 30er Jahre

Markantes Merkmal der AALLOTAR war der mitschiffs stehende, nach achtern geneigte und relativ flache Dampferschornstein, dessen Entwurf vom Ingenieur J. Thure Silander stammte. Am oberen Ende befand sich eine Vorrichtung, die verhindern sollte, dass Russ auf das Deck fiel. Da der Schornstein dadurch ein wenig das Aussehen eines Hutes hatte, nannte man diese Vorrichtung auch "Silander-Hut". Viele FÄA-Schiffe dieser Zeit waren mit diesem „Silander-Hut“ versehen. Obwohl zu ihrer Zeit modern, war sie in ihrer Auslegung genau wie die Beinahe-Schwester von Bore und Svea ein sehr traditionelles Schiff. Das Arrangement der Salons und Kabinen entsprach dem der Dampfer aus den 20er und 30er Jahren, und auch die Zahl der Kabinenplätze (AALLOTAR = 1. Klasse : 63, 2. Klasse : 167) hielt sich ungefähr auf dem Niveau der Vorkriegsbauten. Die Ausstattung der Salons und Aufenthaltsräume war, wie damals üblich, plüschig-gemütlich, mit holzvertäfelten Wänden.

Abfahrt war in Helsinki um 15 Uhr und in Stockholm um 14 Uhr, Ankunft im jeweiligen Zielhafen war am nächsten Morgen um 9 Uhr Ortszeit. Während es in der Hochsaison vier bis sechs Abfahrten in der Woche gab, schraubte man die Frequenz im Frühjahr und Herbst auf zwei Abfahrten je Woche herunter. Dies wurde bis zur Indienststellung der darauffolgenden AALLOTAR von 1972 im Helsinki-Verkehr beibehalten, als die ersten „Franzosen-Schwester“ den ganzjährigen Verkehr auf der Hauptstadt-Route ein-



Für den Einsatz als Kreuzfahrtschiff folgten weitere Umbauten im Heckbereich.
Foto: Matti Pietikäinen

richteten. Bis dahin wurde mit den Passagierschiffen nur während der eisfreien Zeit der Verkehr aufrechterhalten. Diese waren mit Ihrer relativ schwachen Maschinenleistung dem winterlichen Eis auf dem Finnischen Meerbusen nicht gewachsen. Üblicherweise wurde der Verkehr kurz nach Neujahr eingestellt und um Ostern herum je nach Eissituation wieder aufgenommen.

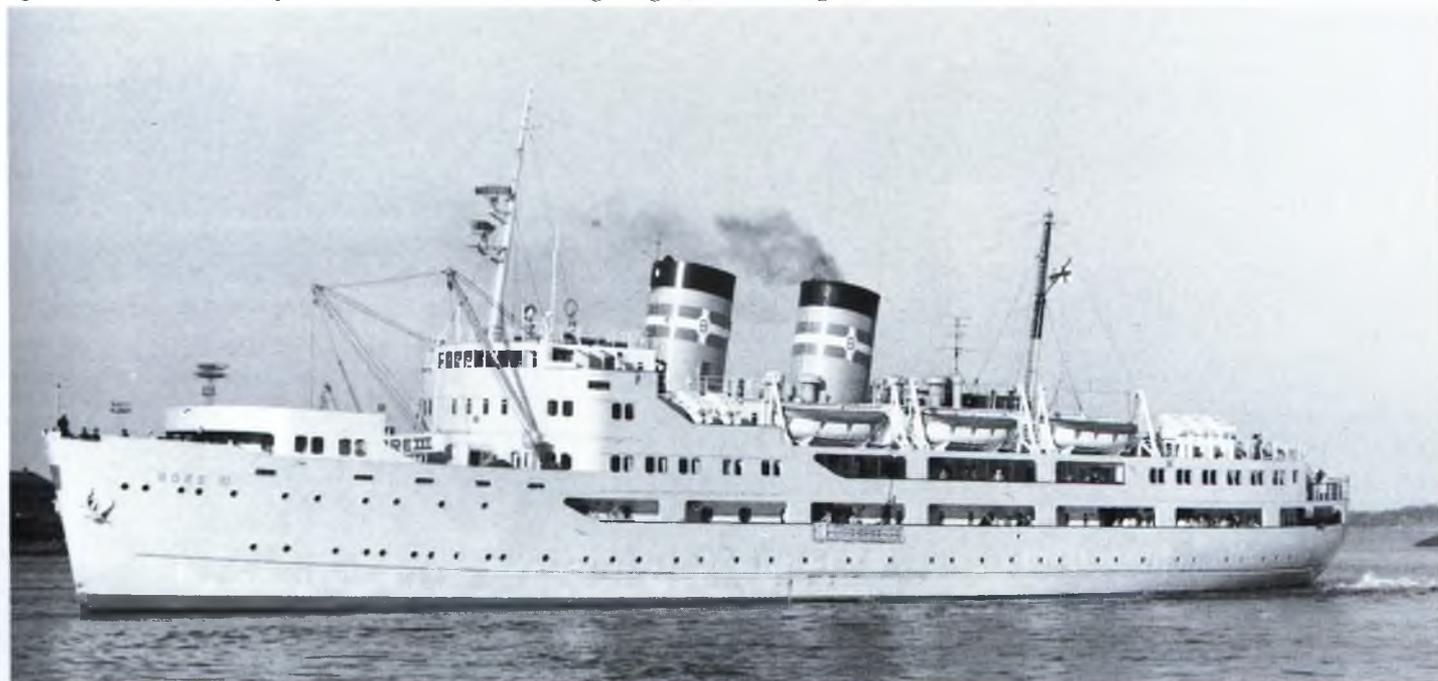
Königin der Wellen

Die AALLOTAR wurde zwölf Jahre nach Indienststellung bei Wärtsilä-Konzernen, Sandvikens Skeppdocka, Helsinki grundlegend umgebaut. Die offenen Promenaden auf dem Hauptdeck wurden geschlossen und durch Fenster ersetzt, wodurch die Innenräume vergrößert wurden. Die achteren Ladebäume und die beiden achteren Boote entfielen. Durch einen neuen – stromlinienförmigen – Schornstein veränderte sich die vormals etwas "geduckte" Silhouette; die AALLOTAR erschien nun aufrechter, und vor allem moderner. Der Umbau wirkte insgesamt so gelungen, dass man gar nicht er-

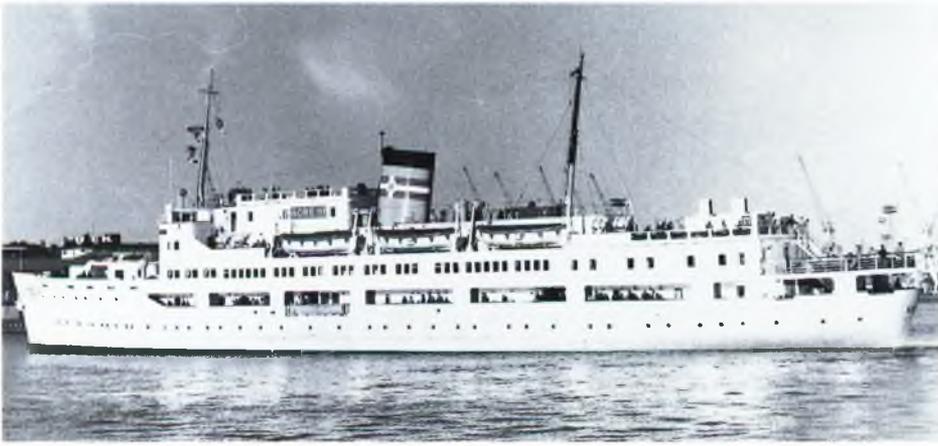
kannte, ein umgebautes Schiff vor sich zu haben.

Bis 1969 verblieb die AALLOTAR auf den Strecken Stockholm-Helsinki und Stockholm-Turku und wechselte dann für zwei Jahre in den Travemünde-Verkehr. Nach 19 Jahren Dienst für die FÄA wurde sie am 3. Mai 1971 an den Partner "Höyrylaiva Oy Bore – Ångfartygs Ab Bore", Turku verkauft. Diese setzten sie ohne Namensänderung für Silja Line auf der Stockholm-Helsinki Strecke ein, allerdings wurde der Schornstein in Bore-Farben umgemalt und der Rumpf erhielt den Silja-Schriftzug.

Nach der Sommersaison erfolgte die Umbenennung in BORE II. Gleichzeitig wurde das Schiff an Jakob Lines für den Verkehr Pietarsaari (Jakobstad) – Skellefteå verchartert und dort vom 8. Oktober 1971 bis 22. Januar 1972 eingesetzt. Im Frühjahr 1972 wurde das Schiff erneut umgebaut und renoviert, um es für Kreuzfahrten von Helsinki nach Leningrad und Tallinn (Sommer 1972) und von Turku nach Visby (Sommer 1973) einzusetzen. Bei diesem Umbau wurden die vorderen Ladebäume entfernt und



Die BORE III wurde gemäß der Dampfertradition bei Bore mit zwei Schornsteinen gebaut, allerdings war nur der achtere in Funktion. Foto: Matti Pietikäinen



Die BORE III nach dem Umbau zum Kreuzfahrtschiff. Der vordere Schornstein musste Kabinen weichen und das obere Promenadendeck wurde geschlossen.

Foto: Matti Pietikäinen

an der Stelle ein neuer Salon eingebaut. Doch sollte dieser Umbau nicht mehr von grossem Nutzen für Bore sein, denn am 3. November 1973 brach während der Auftriegszeit im Aurajoki in Turku im Kesselraum ein Feuer aus, das schnell auf das gesamte Schiff übergriff. Zwar konnte das Feuer gelöscht werden, jedoch sank die BORE II im seichten Wasser und musste nach der Bergung im Januar 1974 zum Totalverlust erklärt werden. Das Wrack der BORE II wurde nach Helsinki geschleppt, wo es am 30. Januar 1974 eintraf um anschließend abgebrochen zu werden. Um die Abbrucharbeiten zu erleichtern wurde das Schiff sogar noch einmal in Brand gesteckt. Lediglich eine 35 Meter lange Mittschiffssektion des Rumpfes blieb vor den Schweißbrennern verschont und wurde anschließend an Wärtsilä verkauft, die daraus den Ponton AKSU I bauten, der noch heute existieren soll.

BORE III : Kreuzfahrten nach Leningrad

Auch die BORE III wechselte während der Wintermonate auf den Dienst Stockholm/Skeppsbron-Turku oder wurde zu Kreuzfahrten auch unter der Flagge von Silja Line eingesetzt. Am 28. April 1969 lief sie nahe Helsinki auf Grund und konnte erst nach zwei Wochen auf dem Felsen von zwei Ponton-Kränen wieder flottgemacht werden. Reparaturen in Helsinki dauerten eine weitere Woche, bevor die BORE III am 19. Mai 1969 wieder ihren Dienst zwischen Helsinki und Stockholm-Skeppsbron aufnehmen konnte. Ab Mai 1971 bis September unternahm sie Kreuzfahrten ab Helsinki nach Leningrad, und kehrte danach für den Winter auf die Turku-Route zurück um im April 1972 an Jakob Lines verchartert zu werden. In der Hochsaison vom 28. April bis 30. September verkehrte sie zwischen Pietarsaari (Jakobstad) und Umeå bzw. Skellefteå, als Ergänzung zur Jakob-Lines-eigenen NORDEK ex KATTEGAT -69 (2.125 BRT, Bj. 1961). Im darauffolgenden Jahr erfolgte der Umbau zum Kreuzfahrtschiff. Wie bei der AALLOTAR wurde ein Teil der Promenaden verschlossen um Innenraum zu gewinnen. Der vordere Dummy-Schornstein wurde

entfernt und an der Stelle neue Kabinen eingerichtet und der vordere Laderaum ebenfalls durch Kabinen ersetzt. Nach diesem Umbau setzte BORE III ihre Sommerkreuzfahrten fort und verstärkte im Winter die Flotte im Liniendienst von Stockholm/Skeppsbron nach Turku, bis sie am 27. September 1976 nach Einstellung der Skeppsbron-Linie an Midwest Cruises Panama S.A., Panama verkauft wurde.

Trauriges Ende

Umbenannt in LOWELL THOMAS EXPLORER wurde sie am 12. Oktober an die neuen Eigner übergeben und verliess Turku für immer am 10. Dezember mit Ziel

Jacksonville, Florida. Ihr unglückliches Ende nahm ab dem 10. Mai 1977 seinen Lauf, als sie von Montreal aus mit Kreuzfahrten zum St. Lorenz und den Grossen Seen starten sollte. Aufgrund von Arbeitskämpfen konnte das Schiff den Hafen nicht verlassen und wurde schliesslich am 18. August von seinen Gläubigern in Montreal arretiert. Am 14. November kam die ehemalige BORE III schliesslich unter den Hammer, wurde von der Fa. Throughfun Corp. Monrovia ersteigert und acht Tage später in ROYAL CLIPPER umbenannt. Als solche sollte sie am 6. Dezember 1977 nach Spanien auslaufen, doch dazu kam es nicht mehr. Nach einer Kesselexplosion fing das Schiff Feuer und kippte durch das Löschwasser auf die Kaiante. Dort blieb es für rund fünf Jahre so liegen, bis das Wrack im Herbst 1982 geborgen und am 20. November 1982 von Montreal nach Port Maitland zur Verschrottung geschleppt wurde.

BIRGER JARL : „Happy Ship“

Glücklichstes aller drei Olympiaschiffe ist ohne Frage die BIRGER JARL. Nach fast fünfzig Jahren ist sie als BALTIC STAR immer noch regelmässiger Gast an ihrem alten ursprünglichen Anleger in Stockholm. Ein Stückchen Nostalgie und Reminiszenz an alte Dampferzeiten.

Relativ unspektakulär verlief ihre Laufbahn während der Svea/Silja-Zeit. Gut zwanzig Jahre wechselte sie zwischen der Helsinki und der Turku-Route und versah dort ohne



Die LOWELL THOMAS EXPLORER während der Überführungsfahrt nach Kanada.

Foto: Sammlung Steffen Weirauch



Die ROYAL CLIPPER liegt ausgebrannt im kanadischen Montreal.

Foto: Archiv Frank Heine



Das letzte der „Olympiaschiffe“ war die BIRGER JARL der Stockholms Rederi AB Svea. Foto: Archiv Micke Asklander

nennenswerte Zwischenfälle ihren Dienst. Wie schon die anderen beiden Olympiaschiffe, fand auch die BIRGER JARL ihren Weg zu Bore und Jakob Lines. Am 25. April 1973 wurde sie als erstes der Olympiaschiffe von ihrem Eigner, der Stockholms Rederi AB Svea, verkauft. Neuer Eigner wurde Jakob Lines Ab – Varustamoyhtiö Jaakon-Linja Oy, in Pietarsaari, deren Haupteigner seinerzeit Bore war.

Dies spiegelt sich auch darin wieder, dass Jakob Lines ihr neues Schiff BORE NORD taufen, und der Schornstein in den traditionellen Bore-Farben erstrahlte. Die BORE NORD wurde geringfügig umgebaut. Äusserlich am markantesten erkennbar war die neue Seitenrampe als Zufahrt zum achteren Autodeck. So wurde sie vom 18. Mai bis 22. Dezember 1973 und vier Jahre später noch einmal vom 18. Mai bis 24. September 1977 zwischen Pietarsaari und Skellefteå eingesetzt.

Diverse Charterern

In den Sommern 1974 und 1975 vercharterte Jakob Lines das Schiff an die Muttergesellschaft Bore, die die BORE NORD für Kreuzfahrten ab Turku nach Visby nutzten. Im Sommer 1976 befand sich das Schiff als Wohnschiff für Ölbohrinselarbeiter in Stavanger, und kam für den Sommer 1977 – wie bereits geschildert wieder in den Bottnischen Meerbusen zu Jakob Lines zurück. Nach der Sommersaison 1977 tauschten Bore und Jakob Lines quasi zwei ihrer Schiffe aus. Jakob Lines gab die BORE NORD als Teilzahlung für den Dampfer BORE (geb. 1960) an Bore. Bore indessen verkaufte die BORE NORD bereits am 31. Oktober weiter an Minicarriers AB, Turku, die sie als MINISEA zwischen Stockholm und Mariehamn einsetzen wollten.

Doch kam der Dienst nicht zustande, auch wurde der Name nie an den Rumpf angebracht, sondern das Schiff verbrachte ein gutes Jahr als Auflieger in Mariehamn. Schliesslich fand sich mit Ånedin Linjen Ab, Stockholm ein Interessent für das Schiff, der es am 18. Oktober 1978 durch Caribbean Shipping Company, Panama erwarb und in

Turku umbauen liess. Bei diesem Umbau wurden die verbliebenen Promenaden verschlossen und am Heck zusätzliche Kabinen und Salons installiert. Seither ist das in BALTIC STAR umbenannte Olympiaschiff im Kurzkreuzfahrtverkehr von Stockholm nach Mariehamn im Einsatz. 1982 wurde die Dampfmaschine in Frederikshavn durch einen 16-Zyl. Diesel von B&W ersetzt, der allerdings bereits nach sieben Jahren erneut durch einen 6-Cyl. Diesel von MAN-B&W

ausgetauscht werden musste. Der alte Dampferschornstein blieb erhalten, aber man verpasste der alten Dame einen zusätzlichen aber relativ unauffälligen Abgaspfosten.

Die Olympiaschiffe und auch die anderen Passagierdampfer, die auf der Turku-Route immerhin noch bis August 1976 verkehrten, boten eine andere – langsamere und gemütlichere – Art der Überfahrt zwischen

Fortsetzung auf Seite 24 unten



Die BORE NORD im Einsatz für Jakob Lines. Deutlich ist am Heck die Seitenklappe, die als Zufahrt für das PKW-Deck dient, zu erkennen. Foto: Archiv Frank Heine

Die „Olympiaschiffe“ im Vergleich:

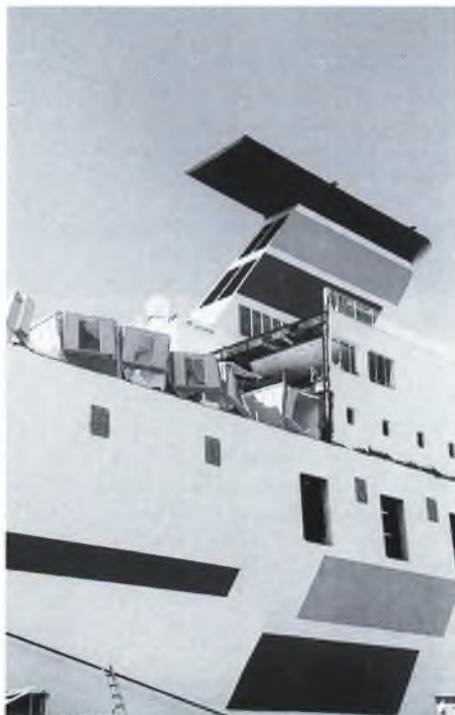
| | AALLOTAR | BORE III | BIRGER JARL |
|--------------------|--|-------------------|----------------------|
| Heimathafen/Flagge | Helsinki/Finnland | Turku/Finnland | Stockholm/Schweden |
| Bauwerft | Helsingør Skibsværft | Oskarshamns Varv | Finnboda Varf, Nacka |
| Ablieferung | 11. Juni 1952 | 10. Dezember 1952 | 4. Juni 1953 |
| BRT | 2.776 | 3.007 | 2.798 |
| NRT | 1.201 | 1.588 | 1.435 |
| tdw | 991 | 850 | 833 |
| Länge | 92,44 | 90,77 | 92,50 |
| Breite | 14,26 | 14,26 | 14,28 |
| Tiefgang | 5,00 | 5,00 | 5,50 |
| Maschine | 4-fach wirkende Dampfmaschine - 4 Zylinder | | |
| Geschwindigkeit | 15 kn | 15 kn | 15 kn |
| Passagiere | 1000 | 500 | 600 |
| davon in Kabinen | 230 | 220 (später 317) | 252 |

Momentaufnahmen vom Umbau der alten NILS HOLGERSSON

von Carsten Watsack



Die Passagierunterkünfte der alten NILS HOLGERSSON werden demontiert und so wird das Schiff binnen kürzester Zeit wieder zur Frachtfähre. Fotos: Christian Eckardt



Eine ehemalige Frachtfähre - seit Jahren unterwegs als Auto-Passagierfährschiff - wird nun wieder zur Frachtfähre zurückgebaut... Ein für Werften nicht alltäglicher Vorgang. Dazu kommt noch der Ort des Umbaus: mitten im Fischereihafen Bremerhavens, also für jeden Betrachter fast hautnah miterlebbar. Abgesperrt ist kaum etwas, warum auch? Bremerhaven ist große Schiffe gewöhnt. Während nur wenige Meter neben der Fähre Eltern mit ihren Kindern um die Wette skaten, trennen Arbeiter die großen Buchstaben des Schiffsnamens mit einem Trennschneider ab. NILS HOLGERSSON ist als Brandspur auf dem weißen Rumpf noch zu erkennen. Überall an dem TT-Liner wird gehämmert und geschweißt. Ganze Lüfter werden per



Per Schwimmkran werden die Sektionen demontiert. Foto: Christian Eckardt

Fortsetzung von Seite 25

Schweden und Finnland an, die von vielen als eine „kleine Atlantiküberquerung“ empfunden und bezeichnet wurde. Mit der Expansion des Autofährverkehrs und der sukzessiven Einführung modernerer Tonnage war das Ende dieser Art des Reisens, die es im Schweden-Finnland-Verkehr rund einhundert Jahre lang gegeben hat, besiegelt. Ein bisschen Dampferromantik, allerdings mit Dieselantrieb, gibt es jedoch noch immer auf der BALTIC STAR, die durch Umbauten nicht mehr im Originalzustand und somit nicht unbedingt ein Museumsschiff ist, aber dennoch ein würdiger Vertreter der alten Passagierdampfer ist. Bleibt zu hoffen, dass sie noch eine Weile erhalten bleibt.



Auch die BORE NORD wurde Anfang der 70er Jahre als Kreuzfahrtschiff eingesetzt. Foto: Tomas Johannesson

Autokran von Bord gehoben, angeleitet von den Rufen eines Werftarbeiters. Ein anderer Kran hievt eine riesige rostig-rote Stahlplatte an Bord. Ausgemergelt sieht die alte NILS HOLGERSSON im hinteren Umbaubereich aus. Das Bild erinnert an die Verschrottung der DSB-Eisenbahnfähre DANMARK... Ganze Sektionen stehen an Land und auf einem Ponton herum. Fenster sind eingeschlagen, Deckenverkleidungen zerfetzt, Rohrleitungen herausgerissen. Ein Treppenhaus ist erkennbar sowie das hintere Sonnendeck. Erinnerungen werden wach. Welcher Schweden-Reisende ist nicht mit diesem Schiff gefahren und über den blaufarbigem Stahl geschlendert, der jetzt von hier aus in den Schrott wandern wird. Ein zweites Mal im Leben dieser Fähre verändert sich der hintere Aufbautenbereich. Das Gesicht bleibt. Einst gehörte es der ROBIN HOOD. Dann der NILS HOLGERSSON. Nun schließlich der TOM SAWYER, deren Grundzüge bereits erkennbar sind. Noch sind die neu angebrachten Bordwände im Bereich der Fahrgastdecks rostig braun und als gerade angebrachte Platten deutlich erkennbar. In wenigen Wochen jedoch fügen sie sich durch einen nicht unwesentlichen Schlag weißer Farbe in das Gesamtbild des Frachtfährschiffes ein. Die Schifffahrtswelt darf gespannt sein auf diesen alten Bekannten, dessen Gesicht sich trotz der Umbauten einfach nicht verändern will.

ADMIRAL



Die ADMIRAL im Juni 2001 am Anleger in Italien. Da in Palau für Schiffe dieser Grösse keine rechte Infrastruktur zur Verfügung steht, bedient man sich beider Anker, um das Schiff festzumachen. Foto: Dirk Stachely

von Dirk Stachely

Lange Zeit war unklar, ob die ADMIRAL der Reederei Traghetti Isole Sarde (TR.I.S.) auch in diesem Jahr wieder den Dienst zwischen Genua, Sardinien und Korsika aufnehmen würde. Bei einer Havarie im Herbst 2000 war das Schiff schwer beschädigt worden, doch der Reeder Nicola Parascandolo machte es möglich, dass die 1963 auf der Neptunwerft in Rostock gebaute, ehemalige WARNEMÜNDE weiterhin als Fährschiff im Mittelmeer im Einsatz bleibt. Auch darüber hinaus hat der vom Golf von Neapel stammende Mann noch viel mit dem Oldtimer vor.

Am 24. September 1995 verkehrte das Fährschiff WARNEMÜNDE zum letzten Mal auf seiner Stammroute von Rostock-Warnemünde nach Gedser auf der dänischen Insel Falster. Der Fährverkehr auf der traditionsreichen Linie wurde eingestellt und in den Rostocker Überseehafen verlegt. Nach ihrer letzten Fahrt wurde die „alte Lady“, wie sie zum Schluß liebevoll genannt wurde, im Fährhafen von Warnemünde aufgelegt. In ihren zweiunddreißig Dienstjahren hatte die WARNEMÜNDE insgesamt 1.709.975 Seemeilen (3.166.874 km) auf der Ostsee zurückgelegt, dieses vor allem auf der Linie Warnemünde-Gedser aber auch in den Jahren von 1963 bis 1973 zwischen Saßnitz und Trelleborg.

Im Januar 1996 fand sich mit der italienischen Reederei TR.I.S. ein Käufer für die

WARNEMÜNDE. Nach dem Flaggenwechsel am 30. Januar 1996 wurde auch der Schiffsname und die Schornsteinmarke geändert. Anstatt DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee) prangte nun ein P für Parascandolo am Schornstein. Getauft wurde die Fähre auf den Namen ADMIRAL mit Heimathafen Olbia.

Am 2. Januar 1996 wurden dann zum letzten Mal im Fährhafen Warnemünde die Leinen gelöst. Die Reise begann mit gutem Wetter, zwar war auf der Ostsee Eis, doch die See war ruhig. Dies änderte sich aber im Laufe der langen Fahrt. Während der kommenden Tage legte sich das Schiff immer sehr gut und weich in die aufgewühlte See.

Nur am Morgen des 15. Februar lief die Fähre aus dem Ruder. Der neue Rudergänger hatte nicht aufgepaßt und auch der Maschinenraum war zum wiederholten Male unbesetzt. Durch eine Welle wurde die Fähre auf 30 bis 40 Grad zur Steuerbord-Seite gedrückt. Überall auf dem Schiff entstand ein großes Chaos, ein Stromausfall wäre wohl das Ende der ehemaligen WARNEMÜNDE gewesen.

Am 20. Februar 1996 erreichte die Fähre nach 3000 Seemeilen den Hafen von Genua. Hinter dem Schiff und der aus zehn Italienern und zwei Deutschen bestehenden Überführungscrew lag eine anstrengende Reise. Doch hat sich die ADMIRAL auch in Extrem-



Am 1. Februar 1996 verlässt die ADMIRAL Warnemünde bei leichtem Eisgang mit Kurs auf ein wärmeres Fahrtgebiet. Foto: Wolfgang Kramer



Auf der vorderen Brücke befindet sich viel noch im alten Zustand. Foto: Dirk Stachely

situationen bewährt und die Italiener waren stolz auf ihr neues Schiff. Die alte Eisenbahnfähre wurde nun auf der S. Giorgio del Porto Genoa Werft für ihren neuen Liniendienst zwischen Genua und Palau an der Nordostseite Sardinien hergerichtet. Der Heckbereich wurde vollkommen verändert, anstatt der alten Klappe wurde eine Rampe angebracht. Da die Fähre nun nur noch als Heckanleger fuhr, wurde die Bugklappe zugeschweißt und im vorderen Bereich des Wagendecks wurde ein Autozwischendeck installiert. Auch die nautischen Einrichtungen wurden zum Teil überholt, so wurde zum Beispiel eine neue Funkstation errichtet. Außerdem baute man in das Schiff 120 Kabinen mit 441 Betten ein. Vermessen wurde die 136,32 m lange und 17,70 m breite Fähre mit 8.974 BRZ und war fortan für 800 Passagiere und 200 PKW zugelassen. Auf dem weißen Rumpf, der zweiunddreißig Jahre keine Aufschrift trug, prangten nun die Namen der Häfen von Genova und Palau in roten Buchstaben. Am 31. Juli nahm die ehemalige Ostseefähre ihren neuen Dienst auf. Die Überfahrtszeit inklusive der Anlegemanöver betrug im Gegensatz zur Warnemünde – Gedser – Strecke mit nur zwei Stunden, nun ganze dreizehn Stunden. Ab der Sommersaison 1997 wurde neben der bestehenden Route ein neuer Dienst aufgenommen. An bestimmten Tagen der Woche pendelte die ADMIRAL nach ihrer nächtlichen Überfahrt von Genua nach Palau tagsüber von Palau nach Porto Vecchio im Südosten von Korsika. Eine einfache Überfahrt dauert auf dieser Strecke zweieinhalb Stunden. Abends nimmt das Schiff dann wieder Kurs in Richtung italienisches Festland. Entsprechend der neuen Einsatzstrecke wurde nun auch die Rumpfaufschrift geändert und der Name P. Vecchio hinzugefügt. Ebenfalls erhielt die ADMIRAL die Schornsteinmarke das neue Logo der Reederei TR.I.S.

In der Wintersaison 1998/99 wurden mit der „alten Lady“ mehrmalige achttägige Kreuzfahrten ins westliche Mittelmeer unternommen. Angelaufen wurden von Genua aus die Häfen von Barcelona und Palma de

Mallorca. Für diese Fahrten wurde extra die Rumpfaufschrift entfernt und das Schiff war wie zu ehemaligen Zeiten auf der Ostsee ganz in weiß unterwegs. Auch im Jahr 1999 wurden in der Vor- und Nachsaison kleine Wochendkreuzfahrten mit dem Fährschiff durchgeführt. Diesmal allerdings wurden die



In der Bar im Bootsdeck finden immer große italienische Nächte statt. Foto: Dirk Stachely



Das Restaurant im Bootsdeck bietet den Passagieren frische italienische Spezialitäten. Foto: Dirk Stachely

Häfen des regulären Liniendienstes angelaufen. Ansonsten pendelte die Fähre weiterhin zwischen Genua, Sardinien und Korsika.

Am 8. September vergangenen Jahres lief die ADMIRAL mit 200 Passagieren an Bord auf einer Reise von Genua nach Palau auf Grund. Während des Einlaufens in ihren Zielhafen wurde die Fähre bei schwerer See aus dem Fahrwasser auf Unterwasserfelsen gedrückt. Mitverantwortlich war auch ein neuer Kapitän, der das schwierige felsige Revier um Palau mit den vorgelagerten Inseln nicht genau kannte.

Die Passagiere konnten sicher abgehoben werden. Am nächsten Tag wurde der Havarist nach Genua in die Werft geschleppt, dort stellte man bei der Schadensaufnahme sehr umfangreiche Beschädigungen am Unterwasserschiff fest, unter anderem waren auch die Propeller zerstört. Lange Zeit lag die ehemalige Fähre der Deutschen Reichsbahn (DR) in Genua auf und viele Spekulationen machten in der Fährschiffszene die Runde, was sogar bis zur möglichen Verschrottung der „alten Lady“ reichte.

Doch der Reeder begab sich eigens nach Indien in die Abwrackwerft an den Strand

von Alang. Dort war am 31. Juli 2000 ein anderes ehemaliges Fährschiff der Deutschen Reichsbahn, die 1959 ebenfalls auf der Neptunwerft in Rostock gebaute SASSNITZ, nach ihrer letzten Fahrt als MEGI (ex MEGISTANAS -00, ex SILVER PALOMA -95, ex SASSNITZ -86) zur Verschrottung angekommen. Interessant an diesem Schiff waren für den italienischen Reeder hierbei die Propeller der alten SASSNITZ, denn diese waren mit denen der WARNEMÜNDE baugleich. Zwar boten die Überreste der MEGI nur noch ein Bild der Verwüstung, denn das halbe Schiff war schon den Abbrucharbeiten zum Opfer gefallen, doch die Propeller befanden sich noch am Rumpf. Sie wurden samt einem Teil der Welle von den indischen Arbeitern abgeschweißt, nach Genua verbracht und an die ADMIRAL montiert. So blieb wenigstens ein kleiner Teil der ersten Nachkriegsfähre der DR nach ihrem stillen Abschied erhalten.

Aber nicht nur am Unterwasserschiff wurde im Winter und Frühjahr 2001 gearbeitet. Der mittlerweile achtunddreißig Jahre alte Veteran wurde für die SOLAS-Bestimmungen tauglich gemacht. Hierfür waren einige Umbauarbeiten erforderlich, unter anderem wurde an der Backbordseite ein Schnellboot installiert und die Rettungseinrichtungen erneuert. Außerdem wurde eine neue Rauchmelde- und Sprinkleranlage eingebaut. Auch führte man zahlreiche Verschönerungsarbeiten durch. Viele immer noch im Originalzustand von 1963 befindlichen Decken in Gängen und im Vestibül wurden durch Metalllamellen verkleidet. Verschmutzte Bodenbeläge wurden ausgetauscht, so dass im Inneren des Schiffes eine saubere und angenehme Atmosphäre herrscht. Nach Abschluss der Umbauarbeiten stach die ADMIRAL am 11. Juni 2001 wieder von Genua aus in See und nahm ihren Liniendienst auf.

Insgesamt ist die Überfahrt mit der „alten Lady“ angenehm. Sicherlich ist es nicht so luxuriös und geräumig wie auf den neueren Fährschiffen von Grimaldi oder Moby-Lines. Auch merkt man dem Schiff an einigen Stellen an, dass es bald vier Jahrzehnte auf dem Buckel hat, doch neben dem Vorteil von günstigen Fahrpreisen wird auch an Bord etwas geboten.

Im Bootsdeck wurde aus dem ehemaligen Speiseraum eine Bar mit Restaurant. Hier werden hauptsächlich kleinere Gerichte angeboten. Auf vielen Überfahrten ist ein italienischer Alleinunterhalter an Bord, der die Fahrgäste in den Abendstunden unterhält. Dabei bietet sich die Möglichkeit zum Tanz. Auch wenn man der italienischen Sprache nicht mächtig ist, lohnt sich ein Besuch auf jeden Fall, denn die Stimmung ist oftmals (je nach Seegang) sehr gut.

In der nächsten Wertzeit soll auch dieser Bereich renoviert werden.

Ebenfalls im Bootsdeck befindet sich das eigentliche Restaurant. Noch zu Zeiten der DFO trug der Raum den Namen Wintergarten, verändert hat sich hier seit dieser Zeit



Der Empfangsbereich im Promenadendeck. Foto: Dirk Stachely

kaum etwas, jedoch war er auch in den neunziger Jahren erst neu eingerichtet worden. Hier werden den Passagieren italienische Spezialitäten serviert. Gerade auf die Frische der Speisen wird sehr großer Wert gelegt, denn immer während der Hafentiegezeit werden die Lebensmittel wie Obst, Fleisch und Fisch an Bord gebracht.

Leider gibt es keine Einkaufsmöglichkeiten an Bord. Sicherlich wurde durch den Einbau von Kabinen gerade im Promenadendeck viel Platz beansprucht, doch steht zum Beispiel die ehemalige Parfümerie im Empfangsbereich leer.

Ansonsten stehen den Passagieren noch ein Aufenthaltsraum, die Gänge, wovon viele mit Liegesesseln ausgestattet sind, und die Freiflächen im Brücken-, Boots-, und Panoramideck zur Verfügung.

Da das Schiff eigentlich ursprünglich für kürzere Überfahrten ausgelegt wurde, hat man für die neue Route das begrenzte Platzangebot optimal ausgenutzt.

Auch gab es keine nennenswerten technischen Probleme wegen der weitaus längeren Reiseroute. Die vier 9-Zylinder-Diesel mit

7.068 kW zeigen sich den Anforderungen sehr gut gewachsen.

Der Reeder Nicola Parascandolo und auch Kapitän und Besatzung der ADMIRAL sind mit ihrer Fähre sehr zufrieden. Gerade bei Sturm zeigt sich das gute Seeverhalten des Veterans, welches auch schon zu Ostseezeiten gelobt wurde. Deswegen ist trotz des hohen Alters noch lange nicht an eine Außerdienststellung zu denken.

Noch ein paar Jahre soll die „alte Lady“ auf ihrer jetzigen Route verkehren, danach wird sie wohl zu klein sein für die aufstrebende Reederei.

Aber auch danach soll die ADMIRAL in einer anderen Funktion erhalten bleiben, vielleicht als Kreuzfahrtschiff für kurze Fahrten im Mittelmeer. Laut Parascandolo soll das Schiff vielleicht noch zehn Jahre oder länger fahren.

Abzuwarten bleibt, ob diese Vorhaben Realität werden. Zu wünschen wäre es der ADMIRAL, denn das schon in Deutschland zur Legende gewordene Fährschiff hat sich auch in seinem neuen Einsatzgebiet im Mittelmeer einen guten Namen gemacht.



Der Hauptmaschinenraum befindet sich in gutem Zustand. Zu sehen sind Hauptmotor 2 und 3 sowie die Induktionskupplungen. Foto: Dirk Stachely

FERRIES Aktuell

WASA QUEEN fährt in Zukunft für Star Cruises

Silja Line hat am 26. Juli ihr ältestes Fährschiff, die 1975 gebaute WASA QUEEN an Megastar Capricorn Ltd. mit Sitz auf der Isle of Man verkauft, eine Tochtergesellschaft von Star Cruises. Über den Preis wurde keine Auskunft gegeben. Star Cruises will mit dem Schiff einen Fährdienst zwischen Hongkong und Xiamen an der Südküste Chinas einrichten. Silja Line war es gelungen, die WASA QUEEN nach sechsmonatiger Aufliegezeit noch kurz vor dem Verkauf an die italienische Regierung zu verchartern. Am 5. Juli war sie um Mitternacht zum letzten Mal von Vaasa ausgelaufen und hatte sich auf den Weg nach Genua gemacht, wo sie zwischen dem 16. und 21. Juli als Unterkunftsschiff für die Sicherheitskräfte des G8-Gipfels diente. Ihre Zeit in nordeuropäischen Gewässern dürfte mit dem Verkauf wohl endgültig vorbei sein. Eine erneute Rückkehr aus Fernost, wie 1992 schon einmal geschehen, dürfte eher unwahrscheinlich sein. (MS)

ÖRESUND an Seawind Line

Die ehemals zwischen Helsingborg und Kopenhagen verkehrende Eisenbahngüterfähre ÖRESUND ist von ihrem Eigner, der norwegischen Eidsiva Rederi ASA, Oslo an Seacontainers Ltd., Hamilton verkauft worden, die das Schiff zur Jahreswende übernehmen werden. Nach dem vorgesehenen Umbau (neue Heckklappe und separates Pkw-Deck) und Installation von 120 Kabinen mit gesamt 300 Betten soll sie ab April 2002 als SKY WIND an Seawind Line verchartert werden und die STAR WIND ex ROSTOCK zwischen Turku und Stockholm ersetzen. Damit werden dann Passagiere auf allen Abfahrten der Tochtergesellschaft von Silja Line befördert werden können, was zur Zeit mit der STAR WIND nicht möglich ist. Seawind Line stärkt damit ihre Position im Frachtverkehr zwischen Schweden und Finnland und rüstet sich für die Zeit, in der nach Senkung der Steuersätze auf Tabak und Alkohol der Tax-Free-Handel auf im Schweden-Finnland-Verkehr allmählich an Bedeutung und Anziehungskraft verlieren wird. (MS)



Aus der Eisenbahnfrachtfähre ÖRESUND wird das Passagier-Fährschiff SKY WIND. Foto: Marko Stamphehl

Finnlines Kombi-RoRos ab Travemünde

Die Kombi-RoRos der FINNHANSA-Klasse werden ab 1. Oktober anstelle des Nordlandkais im Zentrum von Lübeck, den Skandinavienkai in Travemünde anlaufen. Damit soll die Anbindung der begleiteten und unbegleiteten Trailer-Verkehre an das deutsche Autobahnnetz verbessert werden. Ausserdem führt diese Entscheidung zu einer Entzerrung, bei der der Papierumschlag nun im Lübecker Stadthafen konzentriert wird und der grösste Teil des RoRo-Verkehres am Skandinavienkai. Von hier starten künftig nicht nur die Helsinki-Verkehre sondern schon bisher der RoRo und Eisenbahnverkehr (Railship) nach Turku. Weiterer Vorteil für die Reederei ist die Kostenersparnis durch den Wegfall der lotsenpflichtigen Travefahrt, die neben Lotsgebühren vor allem viel Zeit kostet. (MS)

RAILSHIP I zum Verschrotten verkauft

Der Pionier der „Mehrdeckseisenbahnfähren“, die RAILSHIP I (17.864 BRZ, Bj. 1975) ist von ihrem Eigentümer Finnlines zum Verschrotten nach Indien verkauft worden. Die letzte Ankunft aus Hanko in Travemünde erfolgte am 20. Juli 2001. Sieben Tage später verließ das erst 26 Jahre alte Güterfährschiff unter dem Namen SHIP I seine angestammten Gefilde für immer. Als Grund für die Verschrottung der RAILSHIP I wird intern der schlechte Wartungszustand des die letzten Jahre mit finnischer Besatzung fahrenden Schiffes angegeben, von mangelnder Auslastung könne auf jeden Fall keine Rede sein. Trotzdem wird es keinen Ersatz für das Schiff geben, was zumindest den Transport von Eisenbahnwaggons angeht, wozu die RAILSHIP I bis zum letzten Tag auf der Route Travemünde – Turku hauptsächlich diente. Lediglich die beiden Nachbauten RAILSHIP

II und -III werden auch weiterhin Eisenbahnwaggons auf der Route befördern. Verstärkung gab es für den LKW-Transport allerdings Anfang August durch die ANTARES von Finnlines, die nun wieder zurück auf der Turku-Travemünde-Route ist. Einhergehend mit dem Verkauf der RAILSHIP I trennte sich die Betreibergesellschaft Railship übrigens auch von einem Drittel ihrer firmeneigenen Eisenbahnwaggons. (FH)



Die SHIP I verlässt Travemünde am 27. Juni 2001 mit Kurs Indien. Foto: Jörg Thielemann

Auch die FINNWOOD landet auf dem Schrott

Ebenfalls die letzte Reise nach Alang trat am 19. Juli die FINNWOOD ex FINNMASTER -00 ex FENNIA -92 ex SIRIUS -87 (11.839 BRZ/Bj. 1973) an. Das Schiff war am 9. Juli 2001 das letzte Mal in Rostock angekommen und wurde am nächsten Tag an die neuen Eigentümer übergeben. Unter der Flagge der Komoren lief das Schiff neun Tage später mit dem neuen Namen FINN von Rostock nach Indien aus. (FL)



Kurz vor der Verschrottung erhielt die FINN noch die neue Finnlines-Aufschrift. Hier liegt das Schiff im Juli 2001 noch unter ihrem alten Namen in Rostock. Foto: Wolfgang Kramer

Wieder STENA TRAVELLER

Nach Beendigung der TT-Line Charter im Herbst diesen Jahres soll die TT-TRAVELLER ex STENA TRAVELLER -97 ex TT-TRAVELLER -95 ex STENA TRAVELLER -92 (18.332 BRZ/Bj. 1992) den Karlskrona – Gdynia Dienst der STENA EUROPE ex LION EUROPE -98 ex STENA EUROPE -97 ex STENA SAGA -94 ex KRONPRINSESSAN VICTORIA -88 (24.828 BRZ/Bj. 1981) verstärken und dafür wieder ihren ursprünglichen Namen STENA TRAVELLER erhalten. (FL)

SUPERFAST VIII abgeliefert

Der zweite Neubau von Superfast Ferries für die Ostsee-Dienste ist am 11. Juli in Kiel von Elina Hemmi, Mitglied der finnischen Kultband „Leningrad Cowboys“ auf den Namen SUPERFAST VIII getauft worden. Am gleichen Tag wurde der vierte Neubau, den die Kieler HDW-Werft für Superfast auf dem Helgen hatte, an den Auftraggeber übergeben. Seit dem 16. Juli ist die SUPERFAST VIII im Einsatz zwischen Rostock und Hanko, wo seit genau zwei Monaten bereits die SUPERFAST VII ihren Dienst versieht. Nunmehr kann Superfast sechs wöchentliche Abfahrten statt der bisherigen drei in jede Richtung anbieten. Und das mit bisher positivem Ergebnis, wie Superfast verlauten lässt. In den ersten Monaten, als nur ein Schiff im Einsatz war, lag die Belegung durchgängig über den Erwartungen. Zwar ist die erste Zeit generell als Testphase zu sehen, in der die Kunden das neue Angebot ausprobieren, jedoch soll der Frachtmarkt die neue Relation sehr gut angenommen haben. Die beiden letzten Neubauten, mit deren Einsatz dann auch Södertälje (südlich von Stock-

holm) bedient wird, sind bekanntlich für das kommende Frühjahr terminiert. Mittels eines rollierenden Fahrplans sollen dann sieben wöchentliche Abfahrten jeweils zur gleichen Zeit zu beiden Zielhäfen angeboten werden. Außerdem gab die Reederei inzwischen bekannt, dass Zeebrügge der kontinentale Anlaufhafen für den neuen Fährdienst in das schottische Rosyth werden wird. (MS)

Filmreife Aktion auf ROGALIN

In einer filmreifen Kommandoaktion haben polnische Eliteeinheiten den flüchtigen polnischen Politiker Zbigniew Farnus von Bord der Autofähre ROGALIN geholt. Die Fähre befand sich am 10.07. auf einer planmäßigen Fahrt von Gdansk nach Nynäshamn, als sie von polnischen Behörden aufgefordert wurde aufzustoppen um nicht in schwedische Gewässer zu gelangen. Der Kapitän täuschte einen Maschinenschaden vor und liess die Fähre mehrere Stunden vor der schwedischen Küste treiben. Passagiere berichteten, dass sie stundenlang völlig im unklaren gelassen wurden, was vor sich ging. Plötzlich sei dann ein polnischer Hubschrauber aufgetaucht und hätte einen Sicherheitspolizisten abgesetzt. Der gesuchte Farnus, ein enger Vertrauter von Polens Vize-Verteidigungsminister Romuald Szeremietews, wurde an Bord festgenommen und mit dem Hubschrauber zurück nach Polen gebracht. Dort, im Hafen von Gdansk, war er kurz vor Abfahrt des Schiffes an Bord geschlichen und soll dabei geheime Unterlagen bei sich gehabt haben. Dies hatten aber polnische Untersuchungsbehörden mitbekommen und diese Aktion gestartet. Die ROGALIN traf am 11.07. mit mehr als sieben Stunden Verspätung in Nynäshamn ein. (MS)

Kyst-Link kauft BONAVIDA

Die lange Zeit in Swinoujscie aufgelegte BONAVIDA ex NORMANDIE SHIPPER -99 ex KIRK SHIPPER -89 ex STENA SHIPPER -88 ex CARIBE EXPRESS -88 ex SPEEDLINK VANGUARD -87 ex STENA SHIPPER -81 ex ALPHA EXPRESS -80 ex UNION WELLINGTON -76 ex STENA SHIPPER -73 (4.078 BRZ, Bj. 1973) ist an die norwegische Reederei Kyst-Link AS verkauft worden. Diese wird das Schiff, das sich zuletzt in kanadischem Eigentum befand, als BOA VISTA zwischen Brevik, Holmestrand und Hirtshals einsetzen und damit die eingearterte BOA TRANSPORTER ex NIKOLAY CHERNYSHEVSKIY -98 ex MADISON -98 ex NIKOLAY CHERNYSHEVSKIY -98 (6.894 BRZ, Bj. 1987) ersetzen. (MS)

NORRÖNA

Die eigentlich bei der Flensburg Schiffbau Gesellschaft zur Lieferung im Frühjahr nächsten Jahres bestellte NORRÖNA wird nun von der Lübecker Flender-Werft gebaut. Die zum gleichen Verbund gehörende Werft übernahm den Bau der 40.000 BRZ großen Fähre, da sich die Flensburger ganz auf den Bau von Ro/Ro-Fährschiffen konzentrieren wollen. Nach Finanzierungsproblemen von Smyril Line und dem Wechsel der Werft verschiebt sich die Ablieferung nun auf Frühjahr 2003. Die jetzige NORRÖNA ex GUSTAV VASA -83 (11.999 BRZ/Bj. 1973) erhielt im September und Oktober letzten Jahres in Fredericia Stabilisierungstanks am Heck und kann durch die damit erfolgte Anpassung an die SOLAS-Vorschriften die Zeit bis zur Ablieferung des Neubaus ohne Probleme überbrücken. Als Unterstützung für den Frachtverkehr wurde für diesen Sommer die CLARE ex DANA BALTICA -96 ex VINZIA E -94 ex NORCREST -93 ex WESERTAL -92 ex MEYER EXPRESS -73 ex WESERTAL -72 (5.617 BRZ/Bj. 1972) eingearter. (FL)



Die NORRÖNA nach dem Umbau im Heckbereich. Foto: Uwe Jakob

SEA CLIPPER

Nach Beendigung der Charter an die Estonian Shipping Co. erhielt die TRANSBALTICA ex SEA CLIPPER -98 ex COMMODORE CLIPPER -96 ex EURO NOR -91 ex MISIDIA -90 ex NORMANDIA -86 ex JUNO -79 (6.136 BRZ/Bj. 1971) wieder den Namen SEA CLIPPER. Das Schiff wurde anschließend vom Eigentümer Goliath Shipping (Nils Hugo Sand

Shipowners) an Fjord Line verchartert und wird jetzt zwischen Hanstholm, Bergen und Newcastle eingesetzt. (FL)



Die SEA CLIPPER im Juli 2001 während ihrer Fjord Line-Charter im Hafen von Hanstholm. Foto: Uwe Jakob

GREIFSWALD

Bereits am 23. Mai 2001 wurde der in FERRIES 2/01 auf Seite 32 angesprochene Transocean-Fährdienst zwischen Aarhus und Halmstad wieder eingestellt. Die hier eingesetzte GREIFSWALD wurde zunächst in Aarhus aufgelegt und verholte am 8. Juni nach Rostock. Einen neuen Charterer für das Schiff fand man schließlich mit der Finnlines-Tochter TransRussia Express. Seit dem 22. August wird die GREIFSWALD nun zusammen mit der TRANSLUBECA zwischen Kiel und St. Petersburg eingesetzt. Die bisher auf dieser Strecke verkehrende TRANSRUSSIA ex ATLANTIC MERIDIAN -97 ex MEKNIK YEVGRAFOV -96 (8.432 BRZ/Bj. 1977) verkehrt seit dem 18. August 2001 zwischen Kiel, Kaliningrad und St. Petersburg. (FL)



Die GREIFSWALD am 22. August 2001 bei der ersten Ankunft in Kiel. Foto: Carl Groll

DFDS Tor Line bestellt Neubauten in Flensburg

Die dänische Reederei DFDS Tor Line hat bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft drei Frachtfährschiffe bestellt. Das erste Schiff soll im September 2003 geliefert werden und über 4.000 m Aufstellspur für rollende Ladung verfügen. Die 200 m langen und 26 m breiten Schiffe sollen auf der als „Anglo-Bridge“ vermarkteten Strecke zwischen Göteborg und Immingham zum Einsatz kommen und hier die erst 1999 und 2000 in Dienst gestellten Schiffe TOR SELANDIA, TOR SUECIA und TOR BRITANNIA ersetzen, die dann auf andere Strecken der Reederei wechseln und dort wiederum ältere Tonnage ablösen sollen. (FL)

DFDS Seaways will reduzieren

Die seit 1978 zwischen Esbjerg und Harwich eingesetzte DANA ANGLIA soll laut den Planungen der dänischen Reederei von diesem Fährdienst abgezogen werden. Statt des jetzigen Fährschiffes mit einer Kapazität für 1.332 Passagiere und 700 m Fracht soll eine RoPax-Fähre mit Kapazität für nur 500 Passagiere, aber mit erheblich mehr Fracht eingesetzt werden. Für den Winter soll die Passagierkapazität der DANA ANGLIA reduziert werden und es gibt Überlegungen das Schiff eventuell ab 2003 auf der im nächsten Jahr neu zu eröffnenden Strecke zwischen Kopenhagen und Gdynia einzusetzen. (FL)

Ehemalige Englandfähre wieder zurück

Im Juli 2001 kehrte die LABURNUM ex PRIDE OF HYTHE -93 ex FREE ENTERPRISE V -88 (7.838 BRZ/Bj. 1970) in den England Dienst zurück, nachdem sie insgesamt acht Jahre in der Adria verbracht hatte. Die ehemalige Townsend Thoresen Fähre war vor über 30 Jahren für den Zeebrügge-Dover-Dienst gebaut und Anfang 1993 an Derval Marine für einen Fährdienst zwischen Bar und Bari verkauft worden. Die ebenfalls

zur Denval-Gruppe gehörende Reederei TransEuropa Ferries hat in letzter Zeit starke Verkehrszuwächse zu verzeichnen, woraufhin man sich entschloss, die LABURNUM ab dem 20. Juli 2001 ebenfalls zwischen Oostende und Ramsgate einzusetzen. (FL)



Überraschend kehrte die LABURNUM aus dem Mittelmeer in den Englischen Kanal zurück. Foto: Mike Louagie

Dart Line nach Dunkerque

Am 17. September 2001 will die englische Reederei Dart Line einen neuen Fährdienst zwischen Dartford, nahe London, und dem französischen Hafen Dunkerque eröffnen. Zum Einsatz kommt hier wahrscheinlich die zur Zeit noch an NorseMerchant Ferries vercharterte DART 3 ex MERLE -99 ex SALLY EUROROUTE -96 ex BAZIAS 3 -93 ex BALDER STEN -85 (9.088 BRZ/ Bj. 1984). Erst später ist der Einsatz eines zweiten Schiffes auf der neuen Route geplant. Dart Line betreibt außerdem Frachtfährdienste von Vlissingen und Zeebrugge nach Dartford. (FL)

Neue Isle of Wight Fähre

Von der polnischen Gdansk Shiprepair Yard „Remontowa“ wurde im Juli 2001 der Neubau ST CLARE an Wightlink Ltd. (Isle Of Wight Ferries), London abgeliefert. Das mit 5.359 BRZ vermessene Doppelendfährschiff verließ Gdansk am 12. Juli, passierte einen Tag später den NOK und erreichte am 16. Juli 2001 Portsmouth. Die Jungfernfahrt zwischen Portsmouth und Fishbourne auf der Isle of Wight fand am 20. Juli statt. Das 86 m lange und 18 m breite Schiff verfügt über Platz für 750 Deckspassagiere und 180 PKW. Der Hauptunterschied zu den bisherige Wightlink-Schiffen ist das zusätzliche PKW-Deck über dem Hauptfrachtdeck. (FL)



Die ST. CLARE passierte am 13. Juli 2001 den NOK mit Kurs auf die Isle of Wight. Foto: Ulrich Streich

Fährdienst Folkestone – Boulogne eingestellt

Am 8. Juni 2001 stellte Falcon Seafreight den Frachtfährdienst zwischen Folkestone und Boulogne ein. Grund war laut der Reederei die unzureichende Infrastruktur in beiden Häfen. Nachdem Hoverspeed den Passagierfährdienst schon im letzten Jahr eingestellt hatte, war Falcon Seafreight die einzige Reederei auf dieser Strecke. Pläne von Folkestone nach Dover zu wechseln wurde von den Hafenbehörden in Dover wegen fehlender Anleger abgelehnt. Die auf dieser Strecke eingesetzte NEPTUNIA ex NORD NEPTUNUS -97 ex DARNIA -91 ex STENA TOPPER -78 (8.457 BRZ/Bj. 1977) soll nun vom Eigentümer der Reederei Falcon Seafreight, der französischen Marfret Gruppe, in der Karibik eingesetzt werden. (FL)

NORLAND und NORSTAR

Wie bereits in FERRIES 2/01 auf Seite 34 berichtet, wird die Charter der ehemaligen Olau-Liner PRIDE OF PORTSMOUTH und PRIDE OF LE HAVRE nicht verlängert. Zum Ende des Jahres werden beide Schiffe an den Eigner TT-Line zurückgegeben. Als Ersatz werden die bei P&O North Sea Ferries durch Neubauten freigewordenen Fähren NORLAND (26.290 BRZ/ Bj. 1974) und NORSTAR (26.619 BRZ/Bj. 1974) auf die Strecke Portsmouth - Le Havre wechseln. Bedingt durch die geringere Geschwindigkeit werden die Schiffe nicht mehr drei, sondern nur noch zwei tägliche Abfahrten in jede Richtung anbieten können. P&O Portsmouth plant daher den zusätzlichen Einsatz einer Schnellfähre auf dieser Strecke. Über den Verbleib der ex-Olau Schiffe war bei Redaktionsschluss noch nichts bekannt. (FL)

HEBRIDES für Caledonian MacBrayne im Dienst

Wieder auf Traditionsnamen besonnen hat man sich bei der schottischen Reederei Caledonian MacBrayne in Gourock. Der letzte Neubau der Reederei wurde beim Stapellauf am 2. August 2000 auf den Namen HEBRIDES getauft und ist damit das dritte Schiff mit diesem Namen. Abgeliefert wurde die mit 5.506 BRZ vermessene Fähre am 2. März 2001 von Ferguson Shipbuilders Ltd. in Port Glasgow am Clyde. Das 99 m lange und 15,8 m breite Schiff kann 650 Deckspassagiere und 110 PKW befördern. Für Fracht stehen 100 Lademeter zur Verfügung. Die Jungfernfahrt absolvierte die HEBRIDES am 24. März 2001 zwischen Uig auf der Insel Skye, Lochmaddy (Uist) und Tarbert (Harris). Die durch sie ersetzte HEBRIDEAN ISLES (3.040 BRZ/Bj. 1985) wechselte im Anschluss auf die Kennacraig – Islay Strecke und ersetzte hier die ISLE OF ARRAN (3.296 BRZ/Bj. 1984), die als Reserveschiff in Greenock aufgelegt wurde. (FL)



Der Neubau HEBRIDES verkehrt zwischen der Insel Skye und den äußeren Hebriden. Foto: Frank Lose

TAYGRAN TRADER

Von März bis Juni 2001 hatte die Reederei Taygran Shipping zwischen Ullapool und Stornoway auf der schottischen Insel Lewis die eingecharterte WHITE SEA ex SVANÖ -95 ex OCEAN LINK -85 ex FRAGARIA -80 (7.037 BRZ/Bj. 1972) eingesetzt. Auf Grund des guten Erfolges auf dieser bisher nur von der staatlichen Gesellschaft Caledonian MacBrayne betriebenen Strecke, entschloss man sich ein Schiff zu kaufen. Ab dem 15. Juni 2001 wurde die TAYGRAN TRADER (8.007 BRZ/Bj. 1975) ex EUROPEAN TRADER -01 in Dienst gestellt, die bei P&O Irish Sea durch die Indienststellung zweier Neubauten nicht mehr gebraucht wurde. Der neue Dienst dauerte allerdings nur bis Anfang August als die TAYGRAN TRADER in Leith während eines Werftaufenthaltes arretiert wurde. Die Reederei meldete daraufhin Konkurs an und das Schiff steht zum Verkauf. (FL)



Bis auf den neuen Namen ist die TAYGRAN TRADER nahezu unverändert in P&O Farben. Foto: Martin Mokrus

PICASSO endlich verkauft

Die seit langer Zeit in Birkenhead aufgelegte PICASSO ex POKER -95 ex BEAVERDALE -91 ex WUPPERTAL -87 ex CANAIMA -79 ex WUPPERTAL -78 (5.669 BRZ/Bj. 1977) konnte nun endlich vom Eigentümer Seacontainers verkauft werden. Neuer Eigner ist die griechische Reederei Aegean Carriers



Zurück in Italien: Während des G8-Gipfels in Genua dienten drei Fährschiffe der ehemaligen Poeti-Klasse von Tirrenia als schwimmende Hotels. V.l. AL SALAM BOCCACCIO 98, PASCOLI 96 und AL SALAM MANZONI 94. Foto: Frank Heine

aus Kreta. Das Schiff verließ am 27. Juli 2001 Birkenhead unter dem neuem Namen MARINA und mit Heimathafen Piräus. Eingesetzt werden soll sie von dem Newcomer in der griechischen Schifffahrtsszene zwischen Piräus und Kreta. (FL)

Tirrenia und Adriatica

Die italienische Reederei Tirrenia befindet sich zur Zeit im Umbruch. Zum einen wird ein Großteil der Flotte erneuert und zum anderen wird die Privatisierung des Staatsunternehmens nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen. Im letzten Jahr hatte man sich bereits von den Fährschiffen CAPO SANDALO ex TORRE DEL GRECO -88 (17.961 BRZ/Bj. 1982, ging als CHANG XING DAO an China Shipping) und CARALIS ex STAFFETTA LIGURE (11.324 BRZ/Bj. 1979, ging als FUDI an PT Pelni, Djakarta) getrennt und die Fähren CAPO CARBONARA ex ADRIA -87 (17.961 BRZ/Bj. 1981) und CAPO SPARTIVENTO ex APULIA -87 (17.961 BRZ/Bj. 1981) außer Dienst gestellt. Auch die ARBOREA und TORRES werden folgen, sobald die Neubauten BITHIA und JANAS abgeliefert wurden. Seit diesem Jahr taucht nun auch Adriatica di Navigazione - eine Reederei ebenfalls unter der Regie des staatlichen italienischen Reedereikonzerne Finmare - die eigentlich, wie der Name schon sagt, für die Adria-Fährdienste zuständig ist (Tirrenia fährt ausschließlich Tyrrhenischen Meer), auf einigen angestammten Tirrenia-Routen auf. So fahren seit diesem Jahr zum Beispiel die beiden Frachtfähren VIA TIRRENO (14.398 BRZ/Bj. 1993) und VIA ADRIATICO (14.398 BRZ/Bj. 1982) auf der Route Genua - Termini Imerese (bei Palermo) für Adriatica. Die beiden Schiffe waren erst 1997 von den damaligen Betreibern Viamare (gehörte ebenfalls zum staatlichen Konzern Finmare) samt der Route Voltri - Termini Imerese von Tirrenia übernommen worden. Die Schiffe erhielten damals statt des grünen Viamare Anstriches den orangefarbenen Rumpf der Tirrenia-Frachtfähren. Mit der nun erfolgten Übernahme durch Adriatica wechselte der nördliche Anlaufhafen von Voltri nach Genua. Noch führen die Schiffe den orangefarbenen Rumpf, jetzt allerdings ohne Tirrenia Aufschrift. Die Schornsteinmarke ist bereits gegen die von Adriatica vertauscht worden, wobei jedoch bisher noch der charakteristische Löwe fehlt. Außerdem betreibt Adriatica in Zusammenarbeit mit Tirrenia den neuen Frachtfährdienst Livorno-Cagliari. Auf dieser Route verkehren abwechselnd die Frachtfähren PUGLIA (14.400 BRZ/Bj. 1995) und CAMPANIA ex JULIA -88 (6225 BRT/Bj. 1981), wobei letztere an Adriatica übertragen wurde und nunmehr auch den beigefarbenen Anstrich der Reederei führt. (FH)



Noch mit rot/orangem Rumpf, aber schon mit Schornsteinbemalung von Adriatica, fährt die VIA ADRIATICO zwischen Genua und Sizilien. Foto: Ton Grootenboer

Ausnahmestand bei G8-Gipfeltreffen in Genua

Ein dreitägiges Gipfeltreffen der Regierungschefs der acht wichtigsten Industrienationen bescherte dem Hafen von Genua in der dritten Juliwoche eine seltene Ansammlung von Passagier- und Fährschiffen. Für dieses Großereignis war der gesamte Hafen für die Dauer von einer Woche gesperrt und sämtliche Fährverbindungen mussten eingestellt oder umgeleitet werden. Auch Kreuzfahrtschiffe mussten sich in dem Zeitraum andere Häfen suchen. Viele der betroffenen Reeder nutzten den vermeintlichen Verdienstausschlag aber sehr klug, in dem sie einen Teil ihrer Schiffe der Stadt Genua als schwimmende Hotels zur Verfügung stellten, denn dort herrschte zu der Zeit ein absoluter Engpaß an verfügbaren Hotelbetten. Während die Staatschefs und ihre Familien auf dem nagelneuen Kreuzfahrer EUROPEAN VISION Unterkunft fanden, wurden die begleitenden hochrangigen Beamten und auch Journalisten auf den anderen Kreuzfahrtschiffen untergebracht. Diese waren : APOLLON, ODYSSEUS, TRITON, PRINCESS VICTORIA, CALYPSO, SERENADE, JASON, MISTRAL, THE AZUR, COSTA ALLEGRA, ATALANTE und OCEAN EXPLORER I. Mehrere Tausend, extra für diesen Gipfel zusammengezogene Polizeikräfte übernachteten dagegen in den eingecharterten Fährschiffen PASCOLI 96, EL SALAM CARDUCCI 92, EL SALAM BOCCACCIO 94, WASA QUEEN, EL. VENIZELOS, DUCHESS M, BYBLOS, FANTASTIC, COMMODORE und GIOVENTU. Der Hafen von Genua glich in der Zeit einem riesigen Parkplatz für Polizeifahrzeuge. (FH)

GIGLIO ESPRESSO II

Nach dem Verkauf der GIGLIOESPRESSO SECONDO ex GIGLIOESPRESSO II -89 ex CITTA DI META -89 ex CARISBROOKE CASTLE -74 (672 BRT/Bj. 1959) an Transporti Regionali Marittimi (T.RE.MAR.), Neapel Anfang 2001 wurde das Schiff nun doch erneut in GIGLIO ESPRESSO II umbenannt. Das neue Einsatzgebiet der 42 Jahre alten ehemaligen Isle of Wight-Fähre ist die Insel Sardinien, wo die Linien Palau - La Maddalena und Calasetta - Carloforte bedient werden. (FL)



Nach 42 Jahren immer noch schmuck anzusehen : die GIGLIO ESPRESSO II - eine ehemalige Isle of Wight-Fähre - verkehrt nun von Sardinien zu den Inseln La Maddalena und Carloforte. Foto: Dirk Stachely



Das neueste Schiff in der Flotte von Minoan Lines ist zur Zeit die mit etwa 28.000 BRZ vermessene OCEANUS. Die 28,5 Knoten schnelle Fähre wurde am 5. Juli 2001 von Samsung Heavy Industries, Koje/Süd-Korea abgeliefert und verkehrt seit dem 5. August 2001 zwischen Patras, Igoumenitsa und Venedig. Foto: Daniele Miglio

Veränderungen im Italien-Albanien-Verkehr

Wie bereits in den Sommerhighlights erwähnt, gab es in den Fährverbindungen von Italien nach Albanien die meisten Veränderungen. Wenn auch bei Adriatica auf den Routen von Ancona und Bari nach Durres außer einem hin und wieder die Route wechselnden Fährschiff im Grunde alles beim alten blieb, waren es die kleinen Reedereien, die das ganze Geschehen spannend machten. So fährt Ventouris Ferries in diesem Jahr mit zwei Schiffen zwischen Bari und Durres. Neben der bereits im letzten Jahr verkehrenden POLLUX ex EPTANISOS -00 ex VALENCAY -84 (3.433 BRZ/Bj. 1965), setzt man seit diesem Jahr auch die gerade von European Seaways eingecharterte IONIS ex IGNIS -99 ex DIGNITY -98 ex VIGNESSWARA -95 ex FERRY NANIWA -90 (8.135 BRZ/Bj. 1971) ein. Überhaupt nichts beim alten geblieben ist dagegen in Brindisi. Dort wurden sämtliche Fährschiffe, die noch letztes Jahr zwischen dem süditalienischen Hafen und Valona (Vlorë) verkehrten, stillgelegt. Die TIRANA ex MARMARI I -97 ex NISSOS ANDROS -86 ex ANNA - ex ISLA DE MENORCA -84 ex LINDA SCARLETT -71 (1.954 BRT/Bj. 1961) von Illyria Lines und die VLORA V ex THIAKI -99 ex CORFU ROSE -84 ex ISOLA D'ELBA -84 ex SKANE -66 (499 BRT/ Bj. 1961) sind an der Mole in Bari aufgelegt. Letztere liegt längsseits eines zur Verschrottung bestimmten Frachters und sie scheint in einem dermaßen schlechten Zustand zu sein, dass die nächste Reise der VLORA V wahrscheinlich die nahegelegene Schrottwertf sein wird. Das andere Schiff von Illyria Lines, die ILLYRIA fährt schon seit letztem Jahr nicht mehr. Neu sind auf der Route Brindisi - Vlorë die bereits in den Sommerhighlights erwähnten Fähren GABRIELLA und ALKYON. (FH)

Griechisch-Italienische Zusammenarbeit

Die beiden großen Reedereien Minoan- und Grimaldi Lines haben eine Zusammenarbeit im westlichen Mittelmeer beschlossen. Gemeinsam will man neue Fährstrecken nach Nordafrika aufbauen. Beginnen soll der Gemeinschaftsdienst im nächsten Jahr mit der Indienstellung des Minoan Lines Neubaus ARIADNE auf der Linie Genua - Tunis. Einmal wöchentlich soll dabei auch Malta angelaufen werden. Ein weiteres Schwesterschiff der ARIADNE befindet sich noch in Bau und wird 2003 abgeliefert. Mit diesem will man dann von noch zu bestimmenden französischen Häfen aus nach Tunis fahren. Auch Grimaldi wird in den Jahren 2002 und 2003 zwei Neubauten mit den Namen LA SUPERBA und LA SUPREMA erhalten, die zwischen Genua und Palermo zum Einsatz kommen sollen und dort ältere Tonnage frei machen werden, die dann für den Gemeinschaftsdienst mit Minoan Lines zur Verfügung steht. (FL)

Feuer auf ARETOUSA

Auf einer Reise von Venedig nach Patras brach am 6. Juni 2001 auf der Minoan Lines Fähre ARETOUSA (28.417 BRZ/Bj. 1995) ein Feuer im Maschinenraum aus. Der Brand konnte zwar schnell mit Bordmitteln gelöscht, doch das nicht mehr fahrbereite Schiff musste schließlich nach Manfredonia in Süditalien geschleppt werden. Einen Tag später verholte man die ARETOUSA dann nach Bari, von wo aus sie am 10. Juni 2001 nach Piräus zur Reparatur geschleppt wurde. Am 26. Juni nahm die ARETOUSA wieder den regulären Fährdienst zwischen Patras, Igoumenitsa und Venedig auf. (FL)

Zusammenarbeit auch auf den Linien nach Kreta geplant

Die beiden großen, auf der griechischen Insel Kreta ansässigen Reedereien, Anek und Minoan Lines streben im Fährdienst nach Kreta eine Zusammenarbeit an. Es wird bisher noch nicht über einen Zusammenschluss, sondern nur über gemeinsam abgestimmte Fahrpläne und Logistik gesprochen. Minoan kaufte daraufhin eine Aktienbeteiligung von allerdings nur 4,38 % an dem bisherigen Rivalen. Minoan und Anek bedienen jeweils eine Verbindung zwischen Heraklion und Piräus, sowie auch zwischen Patras, Igoumenitsa und Ancona. Auf beiden Strecken gibt es starke Überkapazitäten, was mit Sicherheit zu einer baldigen Reduzierung der jeweiligen Tonnage führen wird. (FL)

Hellenic Mediterranean Lines

Zwar hatte die alte griechische Traditionsreederei Hellenic Mediterranean Lines für dieses Jahr einen fünfmonatigen Fährdienst zwischen Brindisi und Patras mit zwei Schiffen angekündigt, doch Anfang Juli fuhr lediglich die EGITTO EXPRESS ex ESPRESSO EGITTO -91 ex ESPRESSO CAGLIARI -80 (8.975 BRT/Bj. 1974) von Adriatica auf der Route Brindisi-Corfu-Igoumenitsa, die mit von HML vermarktet wurde. Die HML-Fähre MEDIA II lag bis zum 14. Juli noch zur Überholung in Keratsini, nahe Piräus und ging zwei Tage später dann endlich in den Italien-Fährdienst. Von dem zweiten Schiff aber, einer APPIA II war den ganzen Sommer über nichts zu sehen. Bei diesem Schiff sollte es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um die LA PATRIA ex POSEIDONIA -00 ex ALA -EDDIN -88 ex AL KAHERA -87 ex MED SEA -86 ex ULSTER QUEEN -82 (6.009 BRZ/Bj. 1967). Dieses Schiff ist laut den Registern umbenannt, führt aber nach wie vor den alten Namen POSEIDONIA am Rumpf. Sie liegt derzeit noch in sehr schlechtem Zustand in Keratsini auf, wohingegen das erste HML-Fährschiff überhaupt, die EGNATIA unterdessen zum Verschrotten nach Indien verkauft wurde. Es bleibt abzuwarten, ob Hellenic Mediterranean Lines im nächsten Jahr noch einmal antritt, oder ob sie sich der übermächtigen Konkurrenz von Minoan, Superfast und Anek geschlagen geben und nach mehr als 60 Jahren sämtliche Aktivitäten endgültig einstellen. (FH)



Die EGITTO EXPRESS verkehrte in diesem Sommer für HML zwischen Brindisi und Igoumenitsa. Foto: Frank Lose

AELOS EXPRESS II abgeliefert

Am 23. Juli 2001 wurde der Neubau AELOS EXPRESS II an die griechische NEL Lines abgeliefert. Das 103 m lange Schiff ist 36 Knoten schnell

und bietet Platz für 782 Passagiere und 190 PKW. Eingesetzt wird die Monohull-Schnellfähre seit dem 25. Juli zwischen Piräus, Paros, Naxos und Santorini, außerdem auch zwischen Piräus und Mykonos. (FL)

Kurs Alang

Zusätzlich zu den bereits in der letzten FERRIES-Ausgabe gemeldeten Fährschiffen ARAHANGA und MYRTO ex MIR ex VERGINA (sowie TASSILI im letzten Jahr), die wenige Monate zuvor zum Verschrotten nach Indien verkauft worden waren, nahmen in der Zwischenzeit zwei weitere alte Fährschiffe Kurs auf Alang. Am 14. Mai 2001 kam die TEMIS ex ARTEMIS -01 ex PANAGIA TINOU -94 ex CAPTAIN CONSTANTINOS -81 ex KONINGIN WILHELMINA -79 (4.952 BRZ/Bj. 1960) in Indien an. Das Schiff war in den letzten sechs Jahren zuerst von Ventouris Sea Lines und später von Minoan Cruises zu Tageskreuzfahrten von Kreta nach Santorini eingesetzt worden. Ende Juni beendete dann auch die NATIA ex EGNATIA -01 (5.725 BRT/Bj. 1960) von Hellenic Mediterrean Lines ihre letzte Reise auf dem Strand von Alang. Die EGNATIA lag bereits seit 1995 in der Bucht von Eleusis auf. Sie war 1960 das erste Autofährschiff im Adria - Dienst und blieb über Jahrzehnte hinweg der einzige griechische Neubau für dieses Fahrtgebiet. (FL)

SAM-SON

Die in FERRIES 1 + 2/2001 ausführlich beschriebene ehemalige Samsø-Fähre SAM-SON ex ÆRØ -84 ex ÆRØPILEN -80 ex LOHALS -74 (759 BRZ/Bj. 1967) ist am 12. Juni 2001 gesunken. Das Schiff wurde von Joulette Azis Goulam, Mahajanga zwischen Madagaskar und den vorliegenden Inseln eingesetzt. Als das Unglück geschah war die kleine Fähre gerade auf einer Reise von Toamaisine nach Maroantsetra. Wie es zum dem Unglück kam, ist nicht bekannt. Bekannt ist lediglich, dass das Schiff bei starkem Sturm sank und es keine Überlebenden gab. Bisher konnten lediglich vier Personen tot geborgen werden, alle anderen werden noch vermisst. Bei den Nachrichtenagenturen sprach man übrigens von SAMSONETTE als Schiffsnamen, aber eine Umbenennung der SAM-SON fand bisher noch in keinem Register Erwähnung. (FL)

Bahama-Dienst eingestellt

Bereits am 24. Juli 2001 stellte Fred. Olsen den erst am 6. April diesen Jahres eröffneten Fährdienst zwischen Miami und Freeport wieder ein. Die Regierung der Bahamas hatte der Reederei zugesagt, künftig auch die Erlaubnis zum Anlaufen der Inselhauptstadt Nassau zu erhalten, was aber nie geschah. Daraufhin sah sich die Reederei gezwungen, den defizitären Fährdienst wieder einzustellen. (FL)

Strait Shipping

Die über die Cook-Strait verkehrende neuseeländische Reederei Strait Shipping setzte am 15. Mai 2001 erstmals die KENT ex MAERSK KENT -01 ex MAERSK ANGLIA -00 ex DUKE OF ANGLIA -90 ex SAINT REMY -86 ex ADMIRAL CARIBE -82 ex ADMIRAL NIGERIA -79 ex ADMIRAL CARIBE -77 (6.862 BRZ/Bj. 1977) auf ihrer Route zwischen Wellington und Picton ein. Das Schiff war im März 2001 an Ross Marine Ltd. in Castletown auf der Isle of Man verkauft und in KENT umbenannt worden. Für Strait Shipping verkehrt auch die ehemalige Calzedonian MacBrayne-Fähre SUILVEN (3.638 BRZ/Bj. 1974). (FL)



Die KENT am 12. Mai 2001 bei der ersten Ankunft in Wellington. Foto: Michael Pryce

Cats für die Navy

Die Schwester der in FERRIES 2/01, Seite 2, vorgestellten EUROFERRYS PACIFICA konnte Anfang Juli von der Bauwerft Austal Ships, Henderson an die U.S. Navy verchartert werden. Das auf den Namen WESTPAC

EXPRESS (8.403 BRZ) getaufte Schiff lag schon einige Zeit auf, bevor sich dann ein Charterer fand. Zunächst für einen Test-Zeitraum von zwei Monaten, mit Verlängerungsoption, soll der in Panama registrierte Katamaran Truppen und leichte Ausrüstung in Japan für die Third Marine Expeditionary Force transportieren. Am 11. Juli erreichte das Schiff Okinawa und soll im Pazifik zum Einsatz kommen.

Auch dem Wettbewerber Incat gelang es ein Schiff an die amerikanische Navy zu verchartern. Die INCAT 050, seit dem Aus von Fast Cat Ferries am 3. November 2000, in Hobart aufgelegt, erhält jetzt sogar ein Hubschrauberdeck und soll im Laufe des Septembers an das amerikanische Militär abgeliefert werden.

Die Schnellfährenwerften hatten in letzter Zeit erhebliche Probleme ihre Neubauten abzuliefern und ebenso schwierig war es, Charterer für die diversen älteren Schnellfähren zu finden. Sollten die Tests im Marineinsatz erfolgreich verlaufen, könnte sich hier ein neuer Markt erschließen. Die australische Marine gab übrigens am 11. Mai 2001 die HMAS JERVIS BAY ex INCAT 045 -99 nach zweijähriger Charter an Incat zurück. (FL)



Die WESTPAC EXPRESS ist eine Schwester der in FERRIES 2/01 vorgestellten EUROFERRYS PACIFICA. Foto: Austal Ships
AMAZON heißt wieder ESTRADEN

Anfang des Jahres hat sich die ARGO Reederei Richard Adler & Söhne, Bremen weitgehend aus dem Joint Venture ArgoMann Ferry Service zurückgezogen. Grund dafür waren grundlegende Differenzen zwischen beiden Partnern. Die Englische Mann Group hat die Mehrheit der Anteile übernommen und vermarktet die Strecke nun als Mann Lines. Während der Dockung der AMAZON Anfang August in Finnland hat das Schiff seinen ursprünglichen Taufnamen ESTRADEN zurückerhalten und führt nun als Seitenaufschrift Mann Lines. Die ESTRADEN verkehrt zwischen Turku, Bremerhaven, Harwich, Cuxhaven und Tallinn. (CE)



Die AMAZON wurde nach der Trennung von Argo und Mann Lines wieder in ESTRADEN umbenannt. Foto: Christian Eckardt



Das ehemalige deutsche Butterschiff NORDSEE I während des Umbaus zur Jacht IRRATIONAL EXHUBERANCE bei Cammel Laird in Gibraltar. Seit Juni 1999 liegt das Schiff in Gibraltar auf und war zuvor für Ausflugsfahrten nach Marokko eingesetzt worden. Foto: Mike Lennon

FERRIES - Küstenschifffahrt

von Inselfähren, Schnellfähren und
Seebärdampfern
von Christian Eckardt

Neues von der Insel- und Halligreederei (Adler-Schiffe)

DANIA fährt als „Adler Dania“

Das ehemalige FRS-Butterschiff DANIA (siehe Ferries 2/2000, Seite 13) verkehrt seit Mai diesen Jahres für die Insel- und Halligreederei Sven Paulsen als ADLER DANIA zwischen dem Seebad Ahlbeck und Swinemünde. Seit Sommer 2000 hatte das Schiff in Heiligenhafen aufgelegt, bis man mit Paulsen einen Charterer fand.



Die 829 BRZ große DANIA wurde 1980 in Husum gebaut und fährt in diesem Sommer in Charter von Adler Schiffe nach Polen.

Foto: Hans-Joachim Hellmann

ADLER VIII

Im Gegenzug zur Eincharterung der wesentlich größeren DANIA will sich die Insel und Halligreederei Sven Paulsen von der ADLER VIII ex MÖNKEBERG -90 trennen. Ursprünglich sollte das Schiff als ATENA unter Panama-Flagge für eine polnische Gesellschaft zum Einsatz im Oderhaff kommen. Bei der Umflagung traten jedoch Probleme auf und daher ist der Einsatz der ATENA bis heute nicht realisiert worden. Die 1968 gebaute, ehemalige Kieler Förde-Fähre lag im Sommer diesen Jahres noch immer in Swinemünde auf.



Die ATENA (151 BRZ/Bj. 1968) ex ADLER VIII aufgelegt in Swinemünde. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Immer noch kein Einsatz der Priwall-Fähren im Oderhaff

Die beiden im Herbst 1999 an Sven Paulsen verkauften, ehemaligen Priwall Fähren der Stadtwerke Lübeck (BERLIN und TRAVEMÜNDE) liegen immer noch ungenutzt in Arnis an der Schlei auf. Ein seit dem letztem Jahr geplanter Einsatz der Schiffe, die bisher noch nicht umbenannt sind, für den PKW-Verkehr zwischen Altwarp und Neuwarp wird durch das polnische Seeamt immer noch nicht genehmigt. Paulsen selbst spricht hierbei von einer Diskriminierung seines Unternehmens durch die polnische Behörde.

FEHMARN I nun in der Karibik

Nach mehrjähriger Auflegezeit in Schwarzenhütten/Hemmoor an der Oste

ist der ehemalige Butterdampfer „FEHMARN I“ im Februar d.J. an die Firma CCC (Catamaran Charter Company) in Mallentin verkauft worden (siehe Ferries 1/2000, Seite 16). Nach einer mehrwöchigen Überholungszeit bei der Peters Schiffbau AG in Wewelsfleth hat das Schiff am 1. Juni unter altem Namen und deutscher Flagge die drei Wochen dauernde Überführungsreise nach Cancun, Mexiko via Teneriffa angetreten. In Mexiko will der neue Eigner Ausflugsfahrten in die Karibik durchführen. Im Vorfeld ist ein Umbau des Schiffes geplant, der sich aber noch nach Aussage des Eigners bis Anfang nächsten Jahres hinziehen wird. Auch ist eine Namensänderung der FEHMARN I geplant, die inzwischen als Yacht und nicht mehr als Fahrgastschiff registriert ist. V. Petzhold, Eigner der CCC plant ferner den weiteren Ankauf von kleineren Fahrgastschiffen für den Einsatz in der Karibik, diese sollen aber möglichst über Stabilisatoren und klimatisierte Innenräume verfügen.

Die FEHMARN I lag seit Oktober 1999 in Hemmoor auf. Die letzte Eigentümerin, Mathilde Ahlfs, die das Schiff im Frühjahr 2000 von dem Hamburger Kaufmann Wolfgang Olszewski erwarb, wollte das Schiff als Hotelschiff RENAISSANCE im kleinen Hafen von Hemmoor betreiben. Der Landkreis Cuxhaven, Eigentümer des Hafens, machte jedoch einen Strich durch diese Rechnung, da man an dem für das Schiff vorgesehenen Liegeplatz eine Umschlageneinrichtung für Sand- und Kies errichten will.



Die FEHMARN I aufgelegt in Hemmoor. Foto: Christian Eckardt

Reederei Norden-Frisia erhält neue Doppelendfähre

Bei der Emdener Schiffswerft und Maschinenfabrik Cassens GmbH wurde am 31. Juli 2001 unter der Baunummer 30239 eine neue Doppelendfähre auf Kiel gelegt. Die 71 Meter lange und 13,5 Meter breite Fähre wird mit einem Voith-Schneider Antrieb ausgestattet und soll im Frühjahr 2002 abgeliefert werden. Eingesetzt werden soll die damit erste Doppelendfähre der AG Norden-Frisia auf der Strecke von Norddeich nach Norderney um die dort verkehrende, mehrfach verlängerte und verbreiterte Fähre FRISIA VIII aus dem Jahr 1962 zu ersetzen.



Die GRAMBIN am 12. Mai 2001 mit niederländischer Flagge in Cuxhaven. Foto: Christian Eckardt

Fahrgastschiff GRAMBIN nach Polen verkauft

Die in Buxtehude ansässige Este Reederei GmbH hat im Frühjahr sämtliche Aktivitäten mit ihren insgesamt drei Ausflugsschiffen auf den Unterelbe und ihren Nebenflüssen eingestellt.

Die 1934 in Flensburg erbaute FORELLE kehrte an ihren „Geburtsort“ zurück und wurde dort an den Museumsverein „Dampfer Alexandra“ e.V. übergeben. Die 1965 auf der Yachtwerft in Berlin erbaute SEEWOLF wurde im Juni nach Polen verkauft.

Die 1963 auf der polnischen Gdansk Stocznia Rzeczna erbaute GRAMBIN (ex MARLYA -91) konnte nach anfänglichen Schwierigkeiten ebenfalls nach Polen verkauft werden. Eingesetzt werden soll sie auf dem Oderhaff. Die 36,5 Meter lange, unter Panama-Flagge fahrende GRAMBIN, verkehrte bereits von 1992 bis 1996 für die Dithmarscher Seetouristik aus Wilster zwischen Ueckermünde und Polen. 1997 hatte die Este Reederei nach einem Maschinenschaden das Schiff erworben und mit neuen Maschinen ausgestattet. Im Mai diesen Jahres wurde die GRAMBIN nach

Holland verkauft. Der neue Eigentümer hatte bereits eine Anzahlung geleistet und wollte das Schiff am 12. Mai 2001, allerdings ohne Zustimmung des bisherigen Besitzers nach Holland überführen. Die Geschäftsführerin der Este Reederei, Monika Stein, informierte daraufhin die Wasserschutzpolizei über diese Aktion, die das Schiff vor Cuxhaven stoppte und im dortigen Fischereihafen festhielt.

Mittlerweile konnte für die GRAMBIN ein neuer Käufer in Polen gefunden werden und das Schiff verließ im Juli Cuxhaven mit Kurs auf Swinemünde. Dort soll sie für Einkaufsfahrten eingesetzt werden und 180 Passagiere befördern.



Die IBIS III am 7. August 2001 vor Cuxhaven. Foto: Christian Eckardt

Elbe-City-Jet setzt neuen IBIS III ein

Seit dem 31. Juli verkehrt für die Elbe-City-Jet Schnellfahrten GmbH der Katamaran IBIS III auf der Elbe zwischen Lühe, Stade und Cuxhaven. Die IBIS III wurde als Bohrselversorger für eine Ölgesellschaft 1995 erbaut, die das Schiff nach einigen Fahrten vor der westafrikanischen Küste wieder an die Bauwerft zurückgegeben hat. Nach Umbauten, bei denen unter anderem auch ein sich am Heck befindlicher Kran entfernt wurde, traf er Mitte Juni an der Elbe ein. Die Kaufsumme einschließlich der Umbauarbeiten werden auf rund 1 Mio. DM geschätzt. Die auf der norwegischen Lindstøl-Werft in Risør erbaute und in Panama registrierte IBIS III ist 21 Meter lang und 7,75 Meter breit. Sie hat eine Passagierkapazität von 100 Personen und wird mit 3 Mann Besatzung gefahren. Zwei 12-Zylinder-MAN-Dieselmotoren mit einer Leistung von je 809 kW treiben

zwei herkömmliche Schrauben an, womit die IBIS III eine Geschwindigkeit von 27 Knoten erreicht. Die aus Aluminium erbaute IBIS III soll im nächsten Jahr in HANSEBLITZ umbenannt werden. Der neue Katamaran wird bis Ende September jeweils Dienstags und Samstags von Stade aus nach Brunsbüttel und Cuxhaven fahren. In Cuxhaven soll sie u.a. als Zubringerschiff für das Helgolandschiff WAPPEN VON HAMBURG dienen. Für die 110 Kilometer lange Strecke auf der Elbe zwischen Lühe und Cuxhaven benötigt der Katamaran etwa zwei Stunden. Im nächsten Jahr plant die Reederei auch Glückstadt anzulaufen.



Die RENATA I in Swinoujscie: der geschweißte Bauname VIKING ist noch deutlich zu erkennen. Foto: Hans-Joachim Hellmann

Fun Ship

Ist der Name einer neuen Reederei, die sich ebenfalls im Deutschland-Polen Dienst versuchen will. Angekauft hat der Newcomer von Oderhaff-Seetouristik Reederei Peters & Co. GmbH, Ueckermünde die CHRISTIANE II ex VIKING I -99 ex VIKING -91 (335 BRZ/Bj. 1968). Umbenannt in RENATA I soll das ehemalige Flensburger Förde Schiff nun zusammen mit der 1965 gebauten BERLIN auf dem Oderhaff verkehren. Die BERLIN fuhr früher als Autofähre zwischen Bremerhaven und Blexen/Nordenham, bevor sie im Mai 1999 durch den Neubau BREMERHAVEN ersetzt wurde. (FL)

DFV - Intern

Rückblick auf die Mitgliederversammlung 2001

Eigentlich sollte die Mitgliederversammlung 2001 des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V. wieder an Bord eines der Schiffe der Reederei Elbe-Ferry stattfinden. Nachdem jedoch der Fährverkehr zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel am 8. März eingestellt worden war, musste kurzfristig umgeplant werden. So bot sich die Gelegenheit, die Versammlung an Bord der Scandlines-Fähre KRONPRINS FREDERIK auf der Linie Rostock-Gedser abzuhalten.

Schon vor der Überfahrt konnten die Mitglieder den regen Fährverkehr auf der Warnow und im Rostocker Überseehafen beobachten und fotografieren.

An Bord der ehemaligen Intercity-Fähre stand dem DFV der Verandasalon zur Verfügung. Während der Hinfahrt war eine Brückenbesichtigung möglich, wobei die wachhabende Besatzung den Mitgliedern Rede und Antwort stand. Nach einem kurzen Landgang in Gedser kam man dann auf der Rückreise zur Tagesordnung und hielt die eigentliche Hauptversammlung ab. Anschließend gab es noch ein ganz besonderes Highlight. Die komplette Gruppe versammelte sich an der Spitze des Warnowkais und wartete auf die zwei Tage zuvor in Dienst gestellte SUPERFAST VII. Wenige Minuten später passierte die Fähre der Reederei Superfast den Kai und jeder hatte die Möglichkeit das neue Schiff in bester Position zu fotografieren. (siehe Foto in Ferries 2/2001, Rückseite). Der Vereinsausflug bzw. die Mitgliederversammlung war auch in diesem Jahr wieder ein lohnendes Ereignis war. Abschließend möchten wir uns bei der Reederei Scandlines und der Besatzung der KRONPRINS FREDERIK bedanken.

Dirk Stachely

FERRIES Online - Links

Die in FERRIES 2/2001 vorgestellte Seite von unserem Mitglied Micke Askländer aus Schweden hat eine neue Adresse. Sie finden die absolut empfehlenswerte Seite nun unter <http://go.to/faktaomfartyg>.

FERRIES Buchvorstellungen

FERRIES 2001 - British Isles and Northern Europe Edition

Von Nick Widdows, zu beziehen bei Ferry Publications, PO Box 33, Ramsey, Isle of Man, IM99 4LP, Great Britain, £ 12

Wenn auch der Titel dieses Buch an dieses Magazin erinnert, so gibt es doch keine Gemeinsamkeiten. Nick Widdows gab lediglich seinem Jahrbuch "Ferries of The British Isles and Northern Europe" einen neuen Namen. Trotz der etwas unglücklichen Namenswahl ist dieses Buch wieder einmal absolut empfehlenswert. Im festgebundenen A5 Format gibt das Buch auf 224 Seite Auskunft über alle in Nordeuropa verkehrenden Fährschiffe. Der Schwerpunkt liegt natürlich bei den Britischen Inseln, aber auch Skandinavien ist sehr gut abgedeckt. Das Buch listet alle Reedereien mit Kontaktinformationen, Strecken und den dort eingesetzten Schiffen auf. Die Schiffe werden in einem Kurzlebenslauf beschrieben.

Außerdem werden im vorderen Teil die Reedereien Caledonian MacBrayne und Northlink kurz beschrieben. Ein Jahresrückblick auf die Fährschiffahrt in Nordeuropa runden dieses sehr gelungene Nachschlagewerk ab. Im Herbst soll im gleichen Verlag die „Southern Europe Edition“ erscheinen, die sich dann mit dem Mittelmeer befasst.



Der erste Passagierschiffsneubau der Lloyd Werft, die NORWEGIAN SUN. Foto: Peter Voß

Passagierschiffe aktuell

von Arnold Kludas

Ablieferungen

(Daten noch vorläufig)

ms **INFINITY**

Royal Caribbean Cruises, Monrovia
Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr. 295
90 228 BRZ / 8500 tdw / 294,00 m Länge ü.a. / 32,20 (32,30) m Breite / 8,30 m Tiefgang / Zwei Gasturbinen, zwei Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; GE Marine / 58 000 kW / 2 Schrauben / 24 Kn / 1950 (2449) Pass. in 1019 Kabinen /
1.2001 Ablieferung geplant / Auf 3.3.2001 verschoben, um die beim Schwesterschiff MILLENNIUM aufgetretenen Vibrationsprobleme zu vermeiden / 3.3.2001 Jungfernkreuzfahrt Port Everglades - San Diego /

ms **SILVER WHISPER**

Silversea Cruises, Nassau
C.N. Visentini, Donado
T. Mariotti, Genua
28 300 BRZ / 2980 tdw / 182,0 m Länge ü.a. / 24,80 m Breite / 6,0 m Tiefgang / Zwei 8-Zyl.-Diesel; Wärtsilä / 11 480 kW / 2 Schrauben / 20,5 Kn / 388 Pass. in 194 Balkonsuiten / Bes. 295
11.6.2001 Ablieferung / Weltweite Kreuzfahrt /

ms **SUN BAY**

Sun Bay Shipping (Glahr & Co., Bremen), Nassau
Cassens Werft, Emden; Baunr. 30228
2842 BRZ / 350 tdw / 88,5 m Länge ü.a. / 14 m Breite / 3,52 m Tiefgang / Ein 6-Zyl.-Diesel; Cat-MaK / 1850 kW / 1 Schraube / 16 Kn / Diesel; MaK / 3500 kW / 16 Kn / 96 Pass. in 46 Kabinen / Bes. 56
17.2.2001 aufgeschwommen / 2.6.2001 Probefahrt / 11.6.2001 Ablieferung / 15.6.2001

Taufe / 6.2001 Ablieferung / 24.6.2001 Probefahrt / Jungfernkreuzfahrt ab Kiel / Yachtkreuzfahrten in Bareboatcharter für Columbus Seereisen /

ms **EUROPEAN VISION**

Festival Cruises, Genua
Chantiers l'Atlantique, St. Nazaire; Baunr. V31
58 600 BRZ / 4500 tdw / 251,25 m Länge ü.a. / 28,80 m Breite / Zwei Gasturbinen,



Die EUROPEAN VISION in St. Nazaire. Foto: Christian Eckardt



Die SILVER WHISPER vor Cuxhaven. Foto: Hans-Joachim Reinecke

zwei Generatoren, zwei E-Fahrmotoren; GE Marine / 25 000 kW / 2 Azipod-Propeller / 20,8 kn / 1566 Pass. in 783 Kabinen / 1.12.2000 aufgeschwommen / 22.6.2001 Taufe und Ablieferung / Bis 29.6.2001 Vorstellungstouren / 1.7.2001 Jungfernkreuzfahrt Genua - Mittelmeer / 7.2001 in Genua dient das Schiff als Hotel für die Regierungschefs der G8-Staaten / 8.2001 wegen Ausfalls einer Hauptmaschine muß das Schiff eine Kreuzfahrt mit 1500 Passagieren abbrechen /

ms NORWEGIAN SUN

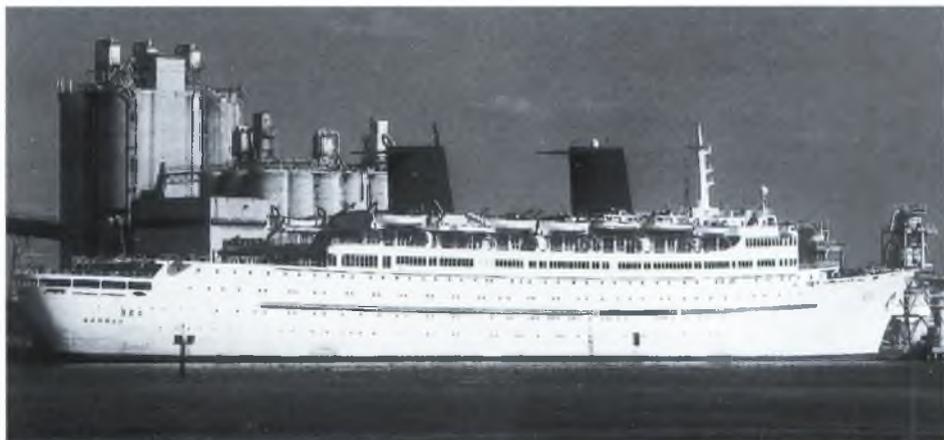
Norwegian Cruise Line, Nassau
Lloyd Werft, Bremerhaven; Baunr. 109
Rumpf im Unterauftrag von Aker MTW, Wismar; Baunr. 005
78 309 BRZ / 7100 tdw / 258,06 m Länge ü.a. / 32,25 (36) m Breite / Drei 7- und drei 8-Zyl.-Diesel mit 51 700 kW, Generatoren, zwei Fahrmotoren; MAN-B&W / 30 700 kW / 2 Schrauben / 22 (23,6) Kn / 2232 Pass. in 968 Kabinen / Bes. 988
23.9.2000 aufgeschwommen / 19. bis 23.8.2001 Probefahrt / 31.8.2001 Ablieferung / Erstes Free Style Cruising-Schiff der NCL / 3.9.2001 Kurzkreuzfahrt nach Southampton / 10.9.2001 Überführungskreuzfahrt nach New York /

Veränderungen

CROWN DYNASTY, 19 089 BRZ, 1993 erbaut
2.2000 Bankrott der Commodore Cruise Line, Apple Cruise chartert das Schiff / 11.5.2001 BRAEMAR, Fred Olsen Cruise Lines / 20.6. bis 22.7.2001 Umbau bei Blohm + Voss, u.a. Ducktail, nur noch 750 Pass. / 8.2001 nach Überholung in Fahrt /

Totalverluste

REGENT SEA, 23 292 BRZ, 1957 als GRIPS-HOLM erbaut
11.1997 von Nassau nach Tampa geschleppt, dort aufgelegt / 1998 an Poseidon Capital,



Zwei berühmte ehemalige Transatlantikliner fanden im Juli 2001 vor Südafrika ein gemeinsames Schicksal: Die REGENT SUN ... Foto: Jürgen Saupe



... und die SEA ex REGENT SEA, einst Flaggschiff so berühmter Reedereien wie Zim Israel Line, Deutsche Atlantik-Linie und Home Lines. Foto Frank Heine

New York; weiter aufgelegt / 5.2001 in Schlepp der SIMOON nach Indien zum Abwracken / 12.7.2001 vor Südafrika in schwerem Wetter leckgeschlagen und gesunken, nachdem die Behörden von Algoa Bay dem Schiff das Einlaufen verboten hatten und den Schlepper anwiesen, die 30 die Schlagseite aufweisende SEA in tiefes Wasser zu schleppen.

REGENT SUN, 17 891 BRT, 1964 als SHALOM erbaut

25.7.2001 auf der Reise zum Abwracken nach Indien in Schlepp des chinesischen Schleppers HUA AN vor Südafrika leck geworden; die südafrikanischen Behörden verbieten dem Schleppzug das Einlaufen / 26.7.2001 rund 115 sm vor dem südafrikanischen Cape St. Francis gesunken.

FERRIES Aktuell - Kurswechsel

| Name | von | | an | Neuer Name | Bemerkungen |
|---------------------|----------------------|---|----------------------|-------------------------|-------------------------|
| Fähren | | | | | |
| ARTEMIS | Minoan Cruises | V | Abbruch in Alang | TEMIS | ex KONINGIN WILHELMINA |
| BAJAMAR | Lineas Fred. Olsen | V | MBRS Lines | BLESSED MOTHTER | ex BONANZA |
| BALBEK | Marlines | N | | DUCHESS M | ex BREIZH IZEL |
| CAPTAIN ZAMAN | Diler Ferryboat | V | | JASSMIN | ex KATTEGAT (61) |
| CAPTAIN ZAMAN I | Diler Lines | V | Sancak Line | SANCAK I | ex FESTOS |
| DIMITRA A | Five Stars Lines | C | Mega Stars Lines | MEGA I | ex COUNTESS M |
| EGNATIA | Hellenic Mediterrean | V | Abbruch in Alang | NATIA | |
| EXPRESS ARTEMIS | Hellas Ferries | N | | PANAGIA EKATONTAPILIANI | ex HENGIST |
| GUGLIELMO MAZZOLA | Uta Viaggi | V | MC Catering&Shipping | | Piombino - Elba |
| IONIS | European Seaways | C | Ventouris Ferries | | ex DIGNITY |
| KING OF SCANDINAVIA | DFDS Seaways | C | Bornholmstrafikken | | Oktober - November 2001 |
| LADY OF MANN | Isle of Man Steam P. | C | Acor Lines | | Sommer-Charter Azoren |
| NILS HOLGERSSON | TT Line | N | | TOM SAWYER | ex ROBIN HOOD |
| NORTIA | Etruria Shipping | V | A.S.C. | AZZURRA | ex GRENAA |
| SEA HARMONY II | Poseidon Lines | N | | OLYMPIA I | |
| SEA SYMPHONY | Poseidon Lines | C | Latlines | | Riga-Travemünde |
| SKOPELOS | Nomicos Lines | V | | ALKYON | ex GOTLANDIA |

Ro-Ro

| | | | | | |
|---------------------|-----------------------|---|------------------------|------------------|----------------------|
| AMAZON | Engship | V | Mann Line | ESTRADEN | Harwich-Turku |
| CALIBUR | Kaliningrad Key Line | C | Cotunav | | Livorno-Tunis |
| CLARE | O. Danielsen Shipping | C | Smyril Line | | |
| ELK | DFDS Tor Line | N | | TOR BALTICA | Harwich-Göteborg |
| EUROPEAN HIGHLANDER | P&O Irish Sea | N | | EUROPEAN MARINER | Larne-Troon |
| FINNMAID | Gustaf Erikson | V | VV-Line | MERMAID | ex HANS GUTZEIT |
| FOREST ATLANTIC | Swan Reefer | V | Abbruch in Alang | | ex LEILA |
| GABRIELE WEHR | Oskar Wehr | V | Ferryways | FLANDERS WAY | Oostende-Ipswich |
| NORSE MERSEY | Visentini | C | Stena Line | | Göteborg-Travemünde |
| PICASSO | Seacontainers | V | Aegean Carriers, Kreta | MARINA | ex WUPPERTAL |
| THOMAS WEHR | Oskar Wehr | V | Ferryways | ANGLIAN WAY | Oostende-Ipswich |
| TRANSBALTICA | ESCO | N | Fjord Line | SEA CLIPPER | ex COMMODORE CLIPPER |

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Zwischen den Inseln der Azoren verkehrt die GOLFINTHO AZUL ex OURANOS -99 ex AGADIR -74 ex PRINZ HAMLET II -74 ex VIKINGFJORD -70 (5.282 BRZ/Bj. 1969) für Acorline Transportes Maritimos S.A., Madeira. In den letzten Jahren erhielt sie im Sommer Verstärkung durch die eingecharterte LADY OF MANN (4.482 BRZ/Bj. 1976). Foto: Lars Helge Isdahl



Auch äußerlich ist die NORSUN dem Neubau PRIDE OF ROTTERDAM angepasst worden. Foto: Mike Louagie

Nachdem die FEDRA ex ROBIN HOOD -87 ex PETER PAN -86 (17.879 BRZ/Bj. 1974) im Herbst 2000 von Minoan Lines nicht mehr benötigt wurde, sollte sie zunächst als Kreuzfahrtschiff nach Mexiko verkauft werden. Dieses konnte allerdings nicht realisiert werden und so setzten Hellas Ferries das Schiff ab Anfang Juni zwischen Piräus, Chios, Lesvos und Samos ein. Foto: Mike Lennon





Am 26. Juni 2001 läuft das neue DFDS Seaways Flaggschiff PEARL OF SCANDINAVIA aus Kopenhagen kommend erstmals in Helsingborg ein. Foto: Andreas Wörteler

Seit dem 30. Mai 2001 verkehrt die 36.093 BRZ große und 29 Knoten schnelle MOBY WONDER im Genua - Bastia, Genua - Olbia und im Olbia- Civitavecchia-Dienst. Das 179 m lange Schiff wurde von Daewoo Shipbuilding & Heavy Machinery in Süd-Korea gebaut. Foto: Frank Heine

