

FERRIES

DM 9,00

sfr 9,-, S 80,-, hfl 11,-

1/96

5. Jahrgang März 1996

DAS FÄHRSCIFFFAHRTSMAGAZIN

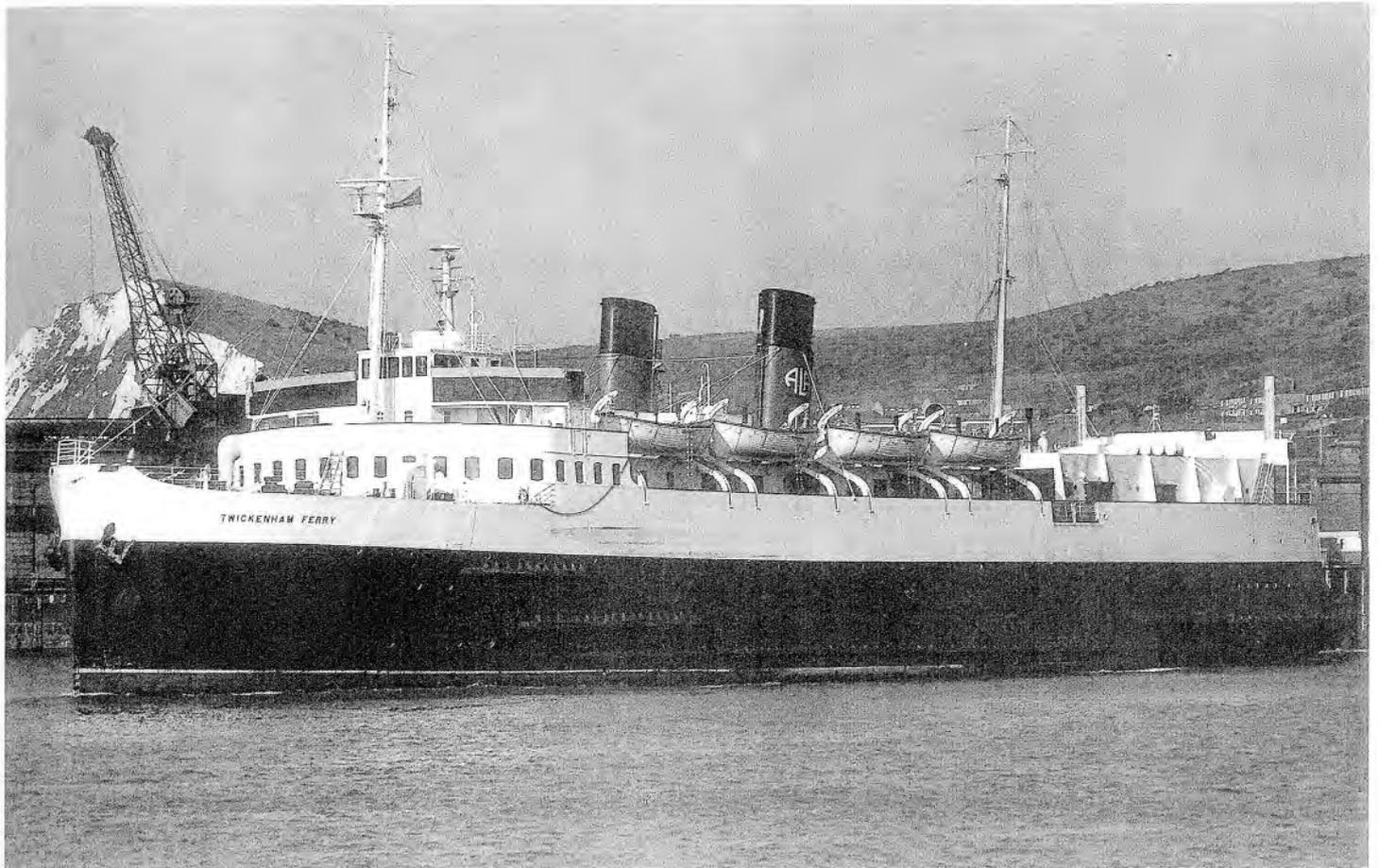
Die Zeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.



Grisslehamn - Eckerö Die Geschichte einer Fährverbindung

Außerdem in diesem Heft:

- Ende des Eisenbahnfährdienstes zwischen Dover und Dunkerque
- Schnellfähren in Nordeuropa
- ESTLINE - Neubeginn einer Reederei
- Mittelmeerfähren ins Rote Meer verkauft



Die TWICKENHAM FERRY läuft aus Dover mit Ziel Dunkerque aus. Foto: A. Duncan
Die als Eisbrecher konzipierte SAKHALIN 8 im Eis vor Travemünde. Foto: Andreas Wörteler



INHALT

| | |
|--|----|
| Grisslehamn - Eckerö | 4 |
| Highspeed in Nordeuropa | 8 |
| Von STORFURSTEN bis GEORG OTS | 12 |
| STENA INVICTA an der Weser | 14 |
| Teure Nachrüstungen erforderlich | 15 |
| Mittelmeerfähren im Roten Meer | 16 |
| Estline-Neubeginn einer noch jungen Reederei | 18 |
| Die Geschichte einer Eisenbahnfährlinie | 21 |
| Modellfähren 1:1250 | 27 |
| Baltic Express Line im Konkurs | 28 |
| FERRIES Aktuell | 29 |
| Kreuzfahrtschiffe - kurz belichtet | 35 |
| DFV Intern | 36 |
| Errata und Ergänzungen | 37 |
| FERRIES Aktuell - Kurswechsel | 38 |

FERRIES - Das Fährschiffahrtsmagazin

wird dreimonatlich vom Verlag Deutsche Fährschiffahrtspublikationen c/o Frank Heine herausgegeben

Mitgliederzeitschrift des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e. V.

| | |
|----------------------|--|
| Layout: | Frank Lose |
| Satz: | Frank Lose, Frank Heine, Carsten Watsack |
| Fotobearbeitung: | Satz-Studio Frank Göhlert Langenfelde 14, 23611 Bad Schwartau |
| Druck + Herstellung: | Druckerei Jürgen Tresnak Druck- u. Verlags GmbH Reepschlägerstr. 2, 23556 Lübeck |
| Vertrieb: | Dirk Jankowsky Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf Tel.: (0451) 4946314 |
| Anzeigenverwaltung: | Marko Stampehl Bertramsweg 37 40880 Ratingen Tel.: (02102) 470190 |
| Redaktionsleiter: | Frank Lose (V. i. S. d. P.) |
| Redaktionsanschrift: | Frank Lose Erich-Martens-Str. 49 32257 Bünde Tel./Fax 05223/188641 |
| Redaktion: | Bernd Crause, Frank Heine, Dirk Jankowsky, Frank Lose, Marko Stampehl, Jürgen Stein, Carsten Watsack, Andreas Wörteler |

Liebe Leserinnen und Leser,

von Insidern und Schiffahrtsjournalisten...

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht (vielleicht haben Sie ja auch noch nicht darauf geachtet), aber mich amüsiert es jedesmal, wenn ich im maritimen Kiosk- und Buchhandel diverse Literatur zum Thema durchblättere und lese: "Wie aus gut informierten Kreisen zu hören war..." oder "unser Korrespondent aus...", wenn ich schon im Vorwort einer Zeitschrift die höchst wichtigen Kommentare von selbsternannten "Fachjournalisten" sehen muß und ich in den Beiträgen mehr als einmal darauf hingewiesen werde, daß ausschließlich Kenner der Szene eben dieses Heft erstellen.

Ich möchte den Schreiberlingen ihre Kompetenzen nicht absprechen, doch geht mir persönlich diese Selbstdarstellung gehörig auf die Nerven. Kein Wunder, daß Berührungängste zwischen den Lesern und den Machern eines Magazins entstehen, auch geschildert auf der letzten DFV-Hauptversammlung. Also haben auch wir mit dem Problem des "Insiderismus" zu kämpfen.

Würde ich Sie jetzt fragen, wer FERRIES macht, so dächten Sie (vielleicht), wir wären professionelle Autoren, die sich ausschließlich mit diesem Thema beschäftigen. Weit gefehlt! FERRIES entsteht von Leuten, die hauptberuflich völlig andere Dinge im Kopf haben, als Schiffe oder speziell Fähren.

Da kommen Personen wie Herr Lose zusammen, der nachts um halb drei während der Redaktionssitzung voller Sorge seine Rickmers-Fotos sucht, Herr Wörteler, der beinahe den Golf von Herrn Eckardt im Hafengebieten von Dünkirchen versenkt, Herr Heine, der fast einen Nervenzusammenbruch bekommt, weil der 1. Vorsitzende die Adressenlisten vor Weihnachten nicht fertig hatte und dazu noch den Termin für die Mitgliederversammlung falsch ansetzte, Herr Stampehl, der Fotos von Kapitänen in seinem sonst aufgeräumten Schiffsfotoalbum hat, Herr Stein, der seine Fährzeichnungen grundsätzlich beim Schornstein beginnt, Herr Crause, der fast nur über Anrufbeantworter zu erreichen ist, Herr Jankowsky, der noch immer Bilder des Ro/Ro-Schiffs AKNOUL sucht und nicht findet, Herr Watsack, der zum Entsetzen aller wieder mal nicht weiß, welche Schiffe zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven gefahren sind. Und die Mitarbeiter unserer Lübecker Druckerei, die von ihrem Chef angeheizt werden müssen, weil sie unser Heft während des Druckvorgangs lesen. Das sind die Menschen, die FERRIES produzieren. Und eben diese Leute sprechen sich davon frei, Kenner oder Insider zu sein. Die wahren Experten, wenn es sie denn überhaupt gibt, würden mit solchen Selbsteinschätzungen sehr vorsichtig umgehen, weil sie es ganz einfach nicht nötig haben. Sie wissen, daß letztendlich der Leser über die Qualität entscheidet. In diesem Sinne wünscht Ihnen die Redaktion ein lesenswertes FERRIES 1/96, Ihr

Carsten Watsack

Das Titelbild zeigt die ROSLAGEN im Sommer 1995 auf den Ålandinseln. Foto: Jan Möller

Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigungen - auch auszugsweise - ist strengstens untersagt. Alle Beiträge, Fotos und Zeichnungen sind urheberrechtlich geschützt. Die Verantwortung eines jeden Beitrags liegt beim jeweiligen Verfasser. Dies bezieht auch Fotos und Zeichnungen mit ein. Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

| | |
|-----------------------------|--|
| Verlagsanschrift: | Frank Heine Weizenfeldstr. 4d 30419 Hannover Tel./Fax 0511/2712130 |
| Bankverbindung des Verlags: | Frank Heine Stadtsparkasse Hannover BLZ.: 250 501 80 Konto-Nr.: 739 162 |

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 2/95.

GRISSEHAMN - ECKERÖ

Teil 1

Von Jürgen Stein

Die Rederiaktiebolaget Eckerö betreibt heute einen Liniendienst zwischen Schweden und Finnland, der schon im Jahre 1938 durch die in Stockholm ansässige, Rederi AB Östfart ins Leben gerufen wurde. Immer im Schatten der großen Reedereien bedient die heutige Eckerölinjen seit 1961 die Fährverbindung zwischen dem schwedischen Hafen Grisslehamn und Berghamn auf den Ålandinseln, die sich mehr und mehr als ständige Einrichtung erweist und heute nicht mehr wegzudenken ist.

Die ersten Aktivitäten des Per Erik Santesson.

1937 wurden erstmals Pläne für einen direkten Passagierverkehr zwischen Grisslehamn und Eckerö aufgenommen. Ein kleiner Reeder (Per Erik Santesson) aus Grisslehamn sah in dieser Verbindung eine gewisse Notwendigkeit und suchte für dieses Vorhaben ein kleines Passagierschiff.

Wenige Monate später, im Sommer 1938 nahm Per Erik Santesson Kontakt mit der schwedischen Ängfartygs AB Gotland in Visby auf, die ein kleines Fahrgastschiff ihrer Flotte verkaufen wollte.

Zum Verkauf stand hier die NESTOR, die 1868 bei der Bergsunds Mek. Verksted in Stockholm als GOTLAND gebaut wurde. Mit 299 BRT vermessen, bediente die GOTLAND bis Dezember 1935 mehrere Verbindungen zwischen dem schwedischen Festland und der Insel Gotland und sollte nun durch einen Neubau ersetzt werden.

Zwangsläufig wurde die GOTLAND in NESTOR umbenannt, unternahm unter neuem Namen noch einige Fahrten und wurde dann, bis 1938, aufgelegt.

Im Dezember 1938 wechselte die NESTOR für 17000 Kronen an Per Erik Santesson und übernahm nun den neuen Liniendienst zwischen Grisslehamn und Eckerö. Bereedert wurde das Schiff von der Rederi AB Östfart in Stockholm.

Schon bald traten erste Schwierigkeiten auf. Die NESTOR konnte nur in den Sommermonaten den Liniendienst planmäßig aufrecht erhalten. In den kalten Wintermonaten der folgenden Jahre lag die NESTOR meist beschäftigungslos auf. Für eine Eisfahrt war das Schiff nicht ausgerüstet und so mußte der Liniendienst im Oktober 1941 wieder eingestellt werden.

Die NESTOR wechselte an die neu gegründete Tochtergesellschaft Torsten Jansson (Per Erik Santesson) in Vaddö und wurde
Seite 4 **FERRIES** 1/96

in den folgenden Monaten von der schwedischen Marine übernommen und als Hilfschiff "H-3224" in der schwedischen Küstenregion eingesetzt.

Im September 1942 wurde die NESTOR wieder ihrem Eigentümer, Torsten Jansson, Vaddö übergeben, der jetzt alleiniger Besitzer des Schiffes war, allerdings keine rechten Aufgaben für dieses Fahrgastschiff fand.

Am 26. Februar 1946 wechselte die NESTOR an den ursprünglichen Auftraggeber, die Gotlandsbolaget, wo das Schiff noch für kurze Zeit wieder im Gotlandverkehr eingesetzt wurde.

Am 21. November 1946 wurde die NESTOR für 84500 Schwedenkronen an die Cie. Cerro Pando de Nav. S.a. in Panama verkauft und in SAN EUSEBIO umbenannt. Aufgabe sollte sein, israelische Emigranten, die in Schweden die Kriegsjahre verbracht hatten, in ihre Heimat Israel zu bringen. Schon einige Tage später fand die geplante Reise ins Mittelmeer ein schnelles Ende.

Nach einem Maschinenschaden vor der dänischen Küste mußte die SAN EUSEBIO nach Asses geschleppt werden.

Eine Reparatur war in dieser Zeit nicht möglich, zumal auch der neue Eigner keine finanziellen Mittel zur Verfügung hatte.

So wurde die SAN EUSEBIO am 21. August 1951 (nach einer Zwangsversteigerung) für 41000 Dänenkronen an die Abbruchfirma H. J. Hansen in Odense verkauft.

Ein neuer Anfang mit der ersten Autofähre

Erst Jahre später, am 18. Juli 1958 wurden erste Verhandlungsversuche aufgenommen, den Liniendienst zwischen Grisslehamn und Eckerö neu zu aktivieren. Die Initiative übernahm nun der schwedische Reeder Sven Arne Broding aus Grisslehamn, der im November 1959 bei der schwedischen A/B Asi-Verken in Åmål einen Fährschiffneubau in Auftrag gab.

Erstmals sollte mit diesem Neubau eine Autofähre in Fahrt kommen, die ein weiteres Zeichen in der finnisch-schwedischen Fährschiffahrt setzen konnte.

Abgeliefert als ROSPIGGEN (Bau-



Im Juli 1960 übernahm die ROSPIGGEN als erste Autofähre den Liniendienst zwischen Eckerö und Grisslehamn und ist bis heute der einzige Fährschiffneubau, der speziell für diese Route gebaut wurde. Foto: Sammlung Jürgen Stein

nummer 54) konnte das Schiff bei einer Vermessung von 352 BRT und einer Länge von 40,70 Metern 336 Passagiere und 25 Pkw befördern.

Dieser Neubau, registriert in Schweden, mit Heimathafen Grisslehamn, eröffnete am 19. Juli 1960 als erste Autofähre den Liniendienst zwischen Grisslehamn und Eckerö.

Nicht nur Grisslehamn, auch der nördlich gelegene Hafen Öregrund wurde mehrmals die Woche fahrplanmäßig angelaufen.

Transportzahlen der ROSPIGGEN von 1960 bis 1962

1960: 24 694 Passagiere, 1942 Pkw

1961: 21 060 Passagiere, 2726 Pkw

1962: 25 359 Passagiere, 3151 Pkw

Drei Kaufleute gründen die Rederi AB Eckerö

Auch auf finnischer Seite wurde nun über einen regelmäßigen Liniendienst zwischen den Ålandinseln und dem schwedischen Festland nachgedacht. Warum sollte ausgerechnet ein schwedischer Reeder mit der ROSPIGGEN die Erfolge einfahren, zumal doch die Bewohner der Ålandinseln schon immer ein Volk von Seefahrern waren.

Waldemar Höglund, Nils Sjöblom und Stig Lundquvist, drei erfolgreiche und finanzkräftige Geschäftsleute von den Ålandinseln sahen nun die Möglichkeit, in dieses lukratives Geschäft einzusteigen und gründeten am 2. März 1961 die Rederiaktiebolaget Eckerö mit Sitz in Mariehamn.

Die erste Doppelendfähre und ihre Geschichte

Wenige Wochen später, am 25. April 1961, wurde von der norwegischen Reederei A/S Alpha, Moss die ALPHA angekauft. Die ALPHA (485 BRT, 54,82 m Länge, 278 Passagiere, 38 KW) wurde 1939 bei der A/S Moss Værft & Dokk in Moss als BASTØ II gebaut und trat am 13. Juli 1939 ihre Jungfernfahrt auf der Route zwischen Horten und Moss an, die sie zunächst bis zum 9.10.1944 bediente.

Im gleichen Monat wechselte die BASTØ II an die deutsche Kriegsmarine und wurde im Verlauf der heutigen Europastrasse 6 auf der Verbindung zwischen Røsvik und Bonnasjön eingesetzt. Hier verblieb die BASTØ II bis zum Juni 1945 und kehrte am 10. Juni 1945 mit deutscher Besatzung und holländischen Kriegsgefangenen an Bord nach Moss zurück. Nach anschließen-

Die erste Autofähre der neugegründeten Rederiaktiebolaget wurde für kurze Zeit die Charterfähre ROSPIGGEN II, hier als SKÄRGÅRDS-FÄRJAN.

Foto: Sammlung Jürgen Stein



der Werftliegezeit übernahm die BASTØ II am 7. 7. 1945 wieder ihren alten Liniendienst im Oslofjord. Zwischen Juli 1951 und April 1952 wurde die BASTØ II bei der A/S Moss Verft & Dokk aufwendig umgebaut und modernisiert, um dann wieder, bis Februar 1961 (ab 1957 nur Reserveschiff der Reederei), auf der Route zwischen Moss und Horten eingesetzt zu werden. Im Februar 1961 wurde die Umbenennung in ALPHA durchgeführt, danach überquerte die Doppelendfähre nur noch selten den Oslofjord.

Am 25.4.1961 erfolgte der Verkauf (Verkaufspreis 1. 400. 000 NOK.) an die Rederi AB Eckerö (Waldemar Höglund), Mariehamn und kam dort, am 3. Juni 1961, noch als ALPHA, für die Eckerölinien in Fahrt. Es sollte die erste Doppelendfähre sein, die zwischen Schweden und Finnland verkehrte. Mit dem Ankauf der ALPHA wurde auch ein neues Experiment in der (noch) jungen Reedereigeschichte gestartet. Die ALPHA wurde nur selten zwischen Grisslehamn und Eckerö eingesetzt, vielversprechender sollte der Liniendienst zwischen Uusikaupunki und Grisslehamn sein. Mit der, in Uusikaupunki (Nystad) ansässigen, Nystadfabriken wurden Verhandlungen zum Transport von Neuwagen geführt. Ebenso setzte die Reederei verstärkt auf den Transport von Industriegütern aus dieser Region. So wurde die ALPHA zunächst, mehr oder weniger, als Lastesel eingesetzt. Nicht nur Grisslehamn und Öregrund, auch Mariehamn wurde zeitweise angelaufen, allerdings nur als Frachtfähre.

Liniendienste der ALPHA vom 3.6.1961 bis zum 4.11.1961

Uusikaupunki- Grisslehamn
Uusikaupunki- Mariehamn- Grisslehamn
Uusikaupunki- Öregrund
Grisslehamn- Eckerö (als Reserveschiff)
Am 4. November 1961 mußten diese Verbindungen zwangsläufig eingestellt wer-

den. Die ALPHA kenterte im Hafen von Grisslehamn und mußte bis zum Frühjahr 1962 (Bergung und anschließender Reparatur) eine Zwangspause einlegen.

Im Frühjahr 1962 zog sich Sven Arne Broding aus dem Finnlandverkehr zurück. Die ROSPIGGEN, die noch immer die Verbindung zwischen Grisslehamn und Eckerö bediente, wurde als RIO MARINA an die italienische Navigazione Toscana, Livorno verkauft. Erstmals übernahm die Rederi AB Eckerö den Liniendienst zwischen Grisslehamn und Eckerö.

Die Rederiaktiebolaget Eckerö, Mariehamn konnte nun, durch eine sachliche Geschäftspolitik und genügend Eigenkapital im Rücken, den Liniendienst zu den Ålandinseln übernehmen.

Erst jetzt (nach Verlassen der Reparaturwerft) wurde die ALPHA in ALANDIA umbenannt, unternahm zwischenzeitlich einige Fahrten zwischen Mariehamn und Stockholm sowie zwischen Mariehamn und Kapellskär. In erster Linie wurde aber weiterhin auf die Frachtverbindung nach Uusikaupunki gesetzt.

Ein Charterschiff übernimmt die Route Grisslehamn- Eckerö

Für den Liniendienst zwischen Grisslehamn und den Ålandinseln wurde zunächst von der norwegischen Reederei Møre og Romsdals Fylkesbåtar, Molde die kleine Autofähre VALLDAL eingekauft und in ROSPIGGEN II umbenannt.

Die ROSPIGGEN II wurde 1943 bei der Datchet Carter Shipbuilding Corp. in Benton Harbour als Y. M. S. 167 für die U.S. Navy, Washington gebaut. 1948 wurde das Marineschiff nach Norwegen verkauft und zur Autofähre umgebaut.

Neuer Eigner war nun die Møre og Romsdals Fylkesbåtar in Molde, die den umgebauten Minensucher als VALLDAL (329 BRT, 41,36 m Länge, 118 Passagiere, 12 Pkw) in Fahrt brachte. Fahrtgebiet



Die ALANDIA war die erste Autofähre der Rederi AB Eckerö, hier aufgelegt in Bergham dem Hafen von Eckerö.

Foto: Jürgen Stein

waren verschiedene Routen in der norwegischen Region Møre und Romsdal. 1962 wechselte die VALLDAL in finnische Gewässer und wurde die erste Autofähre der Rederi AB Eckerö, die den heutigen Liniendienst, allerdings nur als Charterfähre, versah. Schon ein Jahr später mußte die ROSPIGGEN II zwangsläufig an die Rederi AB Skärgårdstrafik in Mariehamn als SKÄRGÅRDSFÄRJAN verkauft werden, da sie für den Einsatz in internationale Gewässer keine weitere Zulassung erhielt. Die SKÄRGÅRDS-FÄRJAN wurde in den folgenden Jahren auf der Lokalroute zwischen den åländischen Inseln Jurmo, Ava, Osnäs, Brändö, Torsholma-Lappo, Kumlinge, Enklinge und Hummelvik eingesetzt.

1972 erfolgte der Weiterverkauf an die C. R. Lines S. A., Panama. Der neue Eigentümer ließ die Autofähre zum Bohrinselversorger umbauen und als COMPASS ROSE 3 in Fahrt bringen. Einsatzgebiet als Versorger war nun die Verbindung zwischen dem schottischen Festland und den Bohrinseln in der Nordsee. Am 5. April 1975 verließ die COMPASS ROSE 3 zum letzten mal den schottischen Hafen Dundee. Beladen mit Material und Verpflegung erreichte der Versorger einen Tag später die Bohrinseln im Beryl-Ölfeld. Einen weiteren Tag später, am 7. April 1975, trat die COMPASS ROSE 3 bei schwerer See ihre Heimreise nach Schottland an. Nach wenigen Stunden brach der Funkkontakt zu dem Schiff ab. Mit 18 Mann Besatzung an Bord versank das Schiff 40 Seemeilen vor der nordwestlichen schottischen Küste. Erst Tage später, nach ausgiebiger Suche, wurde die COMPASS ROSE 3 auf dem Meeresboden der Nordsee gefunden.

Vom Lastesel zur Autofähre

Mit dem Verkauf der ROSPIGGEN II im Jahre 1962 wurde die ALANDIA erstmals auf der Route zwischen Grisslehamn, Eckerö und Öregrund als fahrplanmäßige Fähre eingesetzt. Ab 1965 beschränkte sich die Eckerölinien auf den heutigen Liniendienst. Öregrund als Fährhafen wurde nun nicht mehr angelaufen. Bis 1969 befuhr die ALANDIA als einziges Schiff der Reederei die heutige Strecke.

Zwangsläufig zeigten sich bald die ersten Engpässe. Der alte Norweger konnte diese Verbindung alleine nicht bewältigen. Dieser Liniendienst, die kürzeste Verbindung zwischen Schweden und Finnland, mußte nun mit dem Ankauf eines weiteren Fährschiffes ausgebaut werden

Ein weiterer Ankauf aus Norwegen wird neues Flaggschiff

Am 25. April 1969 wurde von der norwegischen Reederei Skipsakjeselskapet Spervik, Sandefjord die SPERVIK 1 (1214 GT, 300 Passagiere, 50 Pkw) angekauft. Die SPERVIK 1 lief am 30. Januar 1964 bei der Trondheims Mekaniska Verkstad in Trondheim unter der Baumnummer 555 von Stapel und versah bis 1969 den Liniendienst zwischen Strömstad und Sandefjord.

1969 mußte die S/A Spervik (A. C. Olsen) den Liniendienst zwischen Schweden und Norwegen aus finanziellen Gründen einstellen. Grund waren die verschärften Zollbestimmungen, die den zollfreien Einkauf an Bord des Schiffes erheblich einschränkte.

Allerdings sollte die SPERVIK 1 den Oslofjord erst zum Ende der Sommersaison 1969 verlassen. Die SPERVIK 1 bediente weiterhin, jetzt in Charter der S/A Spervik die Route über den Oslofjord. Am 8.5.1969 erfolgte die Umbenennung

in ROSLAGEN.

Nach Einstellung des Liniendienstes zwischen Strömstad und Sandefjord am 12. August 1969 lief die ROSLAGEN im gleichen Monat ihren neuen Heimathafen Eckerö an.

Einmal mehr zeigte sich die Rederi AB Eckerö experimentierfreudig. Da für die anstehende Wintersaison mit der ALANDIA nur ein Schiff auf der Grisslehamn- Eckerö- Linie benötigt wurde, setzte man kurzerhand den Neuankauf aus Norwegen als "Schnapsfahrer" zwischen Stockholm und Mariehamn ein. Erst am 18.7.1970 wurde die ROSLAGEN erstmals auf der Route zwischen Grisslehamn und Eckerö eingesetzt. Mit dem Einsatz eines zweiten Schiffes schlug die Reederei alle Rekorde in der eigenen Geschäftspolitik.

Wurden 1969 mit der ALANDIA 59125 Passagiere und 10007 Pkw befördert, konnte man, ein Jahr später, 99012 Passagiere und 18829 Fahrzeuge verbuchen. Diese positive Entwicklung hielt weiterhin an. 1972 nutzten 145650 Fahrgäste und 27085 Pkw die Überfahrt zwischen den Ålandinseln und Schweden.

Schon bald waren die Kapazitäten der beiden Schiffe ausgereizt. Die ROSLAGEN zu klein, die ALANDIA zu langsam, zwei Komponenten, die eine optimale Ausnutzung des Fährbetriebes nicht mehr gewährleisten konnten.

Im Frühjahr 1973 wurde die ROSLAGEN zum Umbau bei der Schichau Unterweser AG in Bremerhaven eingedockt. Die ROSLAGEN wurde in Höhe des Maschinenraumes aufgetrennt und auseinandergezogen. Anschließend wurde eine vorgefertigte Mittelsektion mit einer Länge von 12,78 Metern eingefügt. Diese 170 Tonnen schwere Mittelsektion lief einige Tage zuvor von Stapel. Auch die Aufbauteile



Von Mai 1969 bis August 1969 fuhr die ROSLAGEN weiter im Liniendienst zwischen Strömstad und Sandefjord. Foto: Sammlung Jürgen Stein



Im Frühjahr 1973 wird die ROSLAGEN in Bremerhaven verlängert.

Foto: Sammlung Jürgen Stein

waren bereits vorgefertigt, so daß die ROSLAGEN, innerhalb kürzester Zeit, verlängert und modernisiert, die Werft am 8. April 1973 nach einer Probefahrt wieder verlassen konnte.

Mit dem Umbau der ROSLAGEN wurde auch der Unterschied zur alten ALANDIA noch deutlicher. Ein geregelter Fahrplan konnte nicht mehr eingehalten werden. Die ALANDIA, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 9 Knoten, verlor bei jeder Überfahrt ca. 20 Minuten gegenüber der ROSLAGEN mit ihren 15 Knoten.

So überlebte die ALANDIA nur noch die Sommersaison 1974, wurde in Eckerö und Mariehamn aufgelegt und anschließend, am 20. September 1976 an die PLM Återvinning in Ystad zum Verschrotten verkauft.

French Connection

Bis zum Frühjahr 1975 bestritt die ROSLAGEN als einziges Schiff den Liniendienst zwischen Eckerö und Grisslehamn. Für die anstehende Sommersaison mußte einmal mehr ein zweites Schiff als Verstärkung gesucht werden. Angebote auf dem skandinavischen Fährschiffmarkt gab es zu der Zeit nicht. So wurde am 7. März 1975 von der französischen Reederei Channel Island Ferries Ltd die FLEUR DES ILES angekauft. Die FLEUR DES ILES wurde 1973 bei der holländischen Werft Scheeps v/h Jonker & Stans unter der Baunummer 328 gebaut und befuhr bis 1975 den Liniendienst zwischen St. Malo zu den Kanalinseln.

Im gleichen Monat wurde die FLEUR DES ILES in ROSPIGGEN umbenannt und trat von St. Malo aus ihre Überführungsfahrt nach Finnland an. Noch einmal in Finnland eingedockt, erhielt die ROSPIGGEN

den blau-gelben Seitenanstrich der Reederei, bevor sie am 16. Mai 1975 den Liniendienst der Eckerölinjen aufnahm. Auch der Einsatz der ROSPIGGEN sollte nur ein Notnagel für die Sommersaison sein. Bei einer Vermessung von 681 BRT und einer Länge von 47,33 Metern konnte die ROSPIGGEN nur 400 Passagiere und

40 Pkw befördern, vergleichbar mit den Kapazitäten der alten ALANDIA, nur etwas schneller.

Schon am 14. September 1975 wurde die ROSPIGGEN aus dem Liniendienst genommen und bis zum 1. März 1976 aufgelegt. Anschließend erfolgte der Verkauf an die italienische Tirrenia S. P. A. In Genua als CARLOFORTE.

Neues Einsatzgebiet wurde nun die Verbindung zwischen Santa Teresa (Sardinien) und Bonifacio (Korsika).

Nachdem die Tirrenia S. P. A. 1986 ihren Neubau ICHNUSA in Dienst stellen konnte, wechselte die CARLOFOTRE auf die innersardische Verbindung zwischen der Insel Carloforte und Portovesme südwestlich von Cagliari, jetzt unter Regie der Saremar S. P. A., Cagliari.

(Fortsetzung im nächsten Heft)



Die ROSPIGGEN passiert auf ihrer Überführungsfahrt von Frankreich nach Finnland den Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Gerhard Fiebiger



Nach dem Umbau fuhr die ROSLAGEN bis 1975 in den alten Reedereifarben.

Zeichnung: Jürgen Stein

SCHNELLFÄHREN

HIGHSPEED IN NORDEUROPA

von Frank Lose

Immer mehr Reedereien in Nord- und Ostsee steigen zur Zeit in das Geschäft mit den Schnellfähren ein. Die größte Beachtung wird sicherlich der Einsatz der Stena HSS finden, die mit reichlich Verspätung, im Frühjahr in Dienst gestellt werden sollen. Diese Schiffe können nämlich, im Gegensatz zu der bisher vorhandenen Tonnage, auch Fracht transportieren. Bisher fuhren die Schnellfähren meist parallel mit konventioneller Tonnage, auf der die Fracht transportiert wurde. Viele Schiffe sind außerdem lediglich gechartert und werden im Sommer in Europa und im Winter auf der südlichen Halbkugel, z.B. in Neuseeland oder Südamerika eingesetzt. Durch die hohe Geschwindigkeit werden die Überführungsfahrten wesentlich verkürzt, und die Schiffe können optimal eingesetzt werden. Der folgende Artikel soll einen Überblick geben, wo im Sommer in Nordeuropa Schnellfähren eingesetzt.

VIKING LINE

Bei Redaktionsschluß stand noch nicht fest, ob die finnische Viking Line wie im Vorjahr wieder den Katamaran CONDOR 10 zwischen Helsinki und Tallinn einsetzen wird. Das Schiff, vom Incat 74m Typ lief am 30.09.92 bei International Catamarans in Hobart als CONDOR TEN vom Stapel, und wurde am 11.12.92 als CONDOR 10 an Holyman Ltd., Singapur abgeliefert. Vom 1.4.93 bis 28.10.94 fuhr sie für Condor Ferries zwischen Weymouth, Jersey und Guernsey. Vom 21.12.94 bis März 1995 wurde sie an New Zealand Railways verchartert und zwischen Wellington und Picton in der Cook Strait eingesetzt, im Sommer 1995, vom 1.06.95 bis zum 30.09.95 folgte der bereits genannte Einsatz für Viking Line, bevor sie 23.10.95 am von Portsmouth erneut die Fahrt nach Neuseeland antrat, um für NZ Rail eingesetzt zu werden.

DSB

Die DSB Rederi plant das im Februar 1996 gelieferte Monohull CORSICA EXPRESS zu chartern und es im Wettbewerb mit Catlink auf der Strecke Kalundborg - Aarhus einzusetzen. Die CORSICA EXPRESS ist das erste von drei Monohulls vom Aquastrada Typ von der italienischen Rodriguez Werft in Messina. Ursprünglich sollte sie bereits im letzten Sommer für Corsica Ferries zwischen Monte Carlo und Korsika eingesetzt werden. Technische Probleme haben die pünktliche Ablieferung jedoch verzögert.

Die folgende Tabelle soll einen Überblick über die technischen Daten der einzelnen Schiffstypen geben:

| Typ | Bauwerft | Länge | Pass. | PKW |
|---------------|----------------------|-------|-------|-----------|
| Aquastrada | Rodriquez | 101 m | 450 | 126 37 Kn |
| Auto Express | Austal Ferries | 60 m | 450 | 96 37 Kn |
| Hovercraft | British Hovercraft | 56 m | 418 | 60 55 Kn |
| HSS 1500 | Finnyards | 124 m | 1500 | 375 40 Kn |
| HSS 900 | Westamarin | 88 m | 900 | 212 40 Kn |
| Incat 74m | Intern. Catamarans | 74 m | 450 | 80 36 Kn |
| Incat 78m | Intern. Catamarans | 78 m | 612 | 110 37 Kn |
| Incat 81m | Intern. Catamarans | 81 m | 600 | 139 35 Kn |
| JET-95 | Mjellem & Karlsen | 95 m | 600 | 160 30 Kn |
| Jumbo Cat | Kvaerner Fjellstrand | 60 m | 450 | 46 33 Kn |
| Mestral | Bazan | 96 m | 450 | 84 35 Kn |
| Seajet 250 | Danyard | 76 m | 450 | 120 38 Kn |
| Super Sea Cat | Austal Ferries | 79 m | 600 | 194 34 Kn |
| TT-Line | Austal Ferries | 82 m | 600 | 175 36 Kn |

CATLINK

Die Tochtergesellschaft der zum australischen Transportkonzern TNT gehörenden Holyman Ltd., Singapur setzt mit dänischer Beteiligung zwischen Aarhus und Kalundborg zwei Katamarane des Incat 78m Typs ein. Mit einer Überfahrtsdauer von 90 Minuten wird alle zwei Stunden eine Abfahrt in jede Richtung angeboten.

Die CATLINK 1 lief bei International Catamarans in Hobart, Australien am 28.02.95 vom Stapel und begann die Überführungsfahrt von Australien nach Dänemark am 2. Juli 1995. Seit dem 18. August 1995 fährt sie zwischen Kalundborg und Aarhus.

Das andere Schiff, die CATLINK 2 ist seit dem 15.12.95 im Einsatz. Gebaut wurde sie für die ebenfalls zum Holyman Kon-



Die CONDOR 10 traf am 22. Mai 1995 im Anstrich der New Zealand Railways in Helsinki ein, um ihre Viking Line Charter zu beginnen. Foto: Dirk Jankowsky



Zwischen Arhus und Kalundborg fährt die CATLINK 1. Foto: Frank Lose

sortium gehörende Condor Ferries als CONDOR 11. Sie wurde am 1.6.93 auf Kiel gelegt, lief am 21.7.94 vom Stapel und wurde am 3.3.95 abgeliefert. Im Mai 1995 stellte sie in Kopenhagen das neue Catlink Konzept vor, ehe sie seit dem 18.5.95 zwischen Weymouth und Kanalinseln Jersey und Guernsey eingesetzt wurde. Nach Saisonende im Oktober wechselte sie nach Dänemark.

CONDOR FERRIES

Nachdem wie oben beschrieben, die CONDOR 11 zu Catlink wechselte, wird ab April 1996 die CONDOR 12 vom Incat 81m Typ, den Fährdienst von Weymouth zu den Kanalinseln aufnehmen. Im Oktober wird ein weiterer Katamaran vom Incat 84 m Typ in Dienst gestellt. Ab dann will man den Fährdienst zu den Kanalinseln ganzjährig mit High-Speed Tonnage betreiben.

GRENAA - HUNDESTED

Bereits seit dem 12.06.95 setzt die Driftsselskabet Grenaa-Hundested das bei Mjellem & Karlsen in Bergen gebauten Monohull KATTEGAT zwischen Grenaa und Hundested ein. Die KATTEGAT lief am 4.4.95 vom Stapel. Ab Mai 1996 folgt mit der DJURSLAND ein Schwesterschiff für dieselbe Strecke.

MOLS LINIEN

Ab April setzt Mols Linien zwischen Ebeltoft und Sjællands Odde zwei Katamarane mit den Namen MIE MOLS und MAI MOLS ein. Gebaut werden diese Schiffe bei Danyard in Frederikshavn. Sie werden zusammen mit zwei konventionellen Ro-Pax Fähren, die sich zur Zeit bei der Ørskov Werft in Frederikshavn in Bau befinden, und MAREN MOLS und METTE MOLS heißen werden, eingesetzt.

TT-LINE

Wie bereits in FERRIES 4/95 gemeldet, setzt TT-Line ab dem 13.5.96 den von Austal Ferries in Henderson/Australien gebauten Katamaran DELPHIN ein. Für die Überfahrt von Rostock nach Trelleborg benötigt das Schiff 2 Stunden 45 Minuten.

GOTLANDSLINJEN

Ab Mitte April setzt Gotlandslinjen zwischen Nynäshamn (südlich von Stockholm) und Visby den Katamaran PATRICIA OLIVIA vom Incat 74m Typ ein. Das Schiff gehört der Reederei Buquebus in Buenos Aires und ist bis September gechartert, vom Stapel lief sie am 16.2.92 und wurde am 10.7.92 abgeliefert. Bisher wurde sie zwischen Montevideo und Buenos Aires eingesetzt.

LARVIK LINE

Ebensfalls von Buquebus ist das Monohull ALBAYZIN vom Mestral 96m Typ gechartert. Für die norwegische Larvik fährt sie vom 15. April bis 22. September 1996 zwischen Larvik und Skagen in Nord-Dä-

nemark. Das Schiff lief am 23.7.94 bei der Bazan Werft in Cadiz vom Stapel und wurde im Oktober 1994 abgeliefert. Vom 24.12.94 bis zum 14.2.95 wurde sie an Sea Shuttle verchartert und zwischen Wellington und Picton in Neuseeland eingesetzt, von Juli bis September 1995 fuhr sie für die spanische Trasmediterranea zwischen Algeciras und Ceuta, bevor sie den Winter 1995/96 auf dem Rio de la Plata in Südamerika verbrachte.

EMERAUDE

Ab dem 29.04.96 will Emeraude das konventionelle Fährschiff SOLIDOR 2 (2.158 GT/1977) ex SOLIDOR II-92 ex LANGE-LAND II-89 ex LANGELAND TO-78 durch einen Katamaran ersetzen, der sich zur Zeit bei Kværner Fjellstrand in Norwegen in Bau befindet.

TALLINK

Mit der AUTO EXPRESS setzt auch Tallink ab Frühjahr 1996 einen Katamaran zwischen Helsinki und Tallinn ein.

COLORSEACAT

heißt die neue Reederei, die ein Zusammenschluß aus der norwegischen Color Line und der auf den Bahamas ansässigen Reederei Sea Containers ist. Eingesetzt werden zwei Katamarane vom Incat 74m Typ. Der erste, die SEACAT DANMARK, fährt bereits seit Mai 1993 für Sea Containers zwischen dem Norddänischen Frederikshavn und Göteborg in Schweden. Das Schiff lief am 28.01.91 bei International Catamarans als HOVERSPED BELGIUM vom Stapel und wurde im Februar 1992 als HOVERSPED BOULOGNE abgeliefert. Ab 18.03.92 fuhr sie für die Sea Containers Tochter Hoverspeed zwischen Dover, Calais und

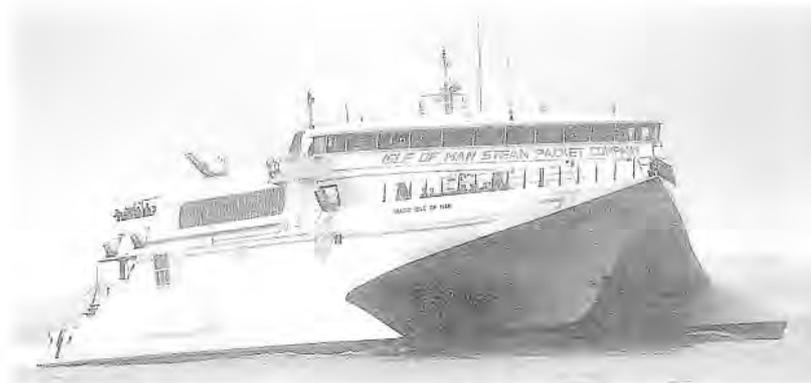


In diesem Anstrich sollen die Colorseacat Schiffe fahren. Foto: Color Line

Boulogne. Im Mai 1993 wurde sie in SEACATAMARAN DANMARK umbenannt und zwischen Frederikshavn und Göteborg eingesetzt. Dieser Fährdienst wurde von Februar bis März 1994 wegen Eisgang eingestellt, das Schiff wechselte in den Ärmelkanal und wurde zwischen Boulogne und Folkestone eingesetzt..

Vom 24.2.-18.03.95 fuhr sie in der Irischen See zwischen Stranraer und Belfast, bevor sie ab 20.03.95, jetzt umbenannt in SEACAT DANMARK wieder zwischen Göteborg und Frederikshavn eingesetzt wurde.

Als zweites Schiff setzt man vom 1. Mai bis 30. September 1996 die SEACAT NORGE zwischen Frederikshavn und Langesund im Oslofjord ein, die am 28.04.90 in Hobart als HOVERSPEED FRANCE vom Stapel lief. Nach ihrer Ablieferung begann sie am 12. April 1990 ihre Überführungsfahrt von Australien über Mauritius, Djibouti und Malta nach Southampton. Nach einer kurzen Überholung machte sie am 1.6.91 ihre Jungfernfahrt von Dover nach Calais. Ab dem 11.4.92 eröffnete sie den Fährdienst zwischen Folkestone und Boulogne. Wenig später, am 29.6.92 wurde sie an Sardinia Express verchartert und als SARDEGNA EXPRESS zwischen Fiumicino bei Rom und Siniscola im nördlichen Sardinien eingesetzt. Nach Ende der Charter im Dezember 1992 kehrte sie nach England zurück, erhielt wieder ihren alten Namen, und wurde Anfang 1993 zwischen Dover, Folkestone, Calais und Boulogne eingesetzt. Wenig später wurde sie in SEACAT BOULOGNE umbenannt. Eine weitere Charter folgte im Juni 1994, diesmal ging es in die Irische See. Für The Isle of Man Steam Packet Co. fuhr sie als SEACAT ISLE OF MAN zwischen Douglas, Liverpool, Belfast, Fleetwood und Dublin. Die Charter endete am 26.09.94, im Anschluß wurde sie nächst von Sea Containers zwischen Stranraer und Belfast eingesetzt. Vom 16. März 1995 an fuhr sie in Charter von Condor Ferries zwischen Weymouth, Jersey und Guernsey. Ab dem 24. Mai 1995 begann eine neue Charterperiode an Isle of Man Steam Packet Co., das Schiff fuhr auf den gleichen Strecken wie im Vorjahr, nach Ende der Charter wurde sie vom 28.09.95 bis 5.01.96 in Liverpool aufgelegt. Im Januar 1996 folgte ein Einsatz für Hoverspeed zwischen Dover und Calais, bevor sie nach Umbauten im Skagerrak eingesetzt werden wird.



Im Juni 1995 in Fleetwood, die SEACAT ISLE OF MAN. Deutlich sind die Spuren ihrer Condor Charter noch auf dem Rumpf zu sehen. Foto: Frank Lose

SEA CONTAINERS STRANRAER - BELFAST

In der Irischen See, in Konkurrenz zu Stena Line und P&O European Ferries, behauptet sich Hoverspeed mit der SEACAT SCOTLAND vom Incat 74m Typ. Das am 29.10.91 bei International Catamarans vom Stapel gelaufene Schiff fährt seit dem 1.6.92 auf dieser Strecke, nachdem sie zunächst vom 8. April 1992 an zwischen Dover und Calais eingesetzt wurde. Von Oktober 1994 bis März 1995 wurde sie als Q SHIP EXPRESS 1 an Q-Ships in Katar am persischen Golf verchartert. Nach Ende ihrer Charter ist sie seit dem 18.3.95 wieder im Einsatz zwischen Stranraer und Belfast.

FOLKESTONE - BOULOGNE

Der erste in Nordeuropa eingesetzte Katamaran ist die HOVERSPEED GREAT BRITAIN vom Incat 74m Typ. Am 28.10.90 lief sie in Hobart vom Stapel und wurde im Mai 1990 abgeliefert. Am 11. Juni erreichte sie nach ihrer Überführungsfahrt durch den Pazifik und rund um Kap Horn New York. Von hier brach sie am 19.06.90 zu ihrer Rekordfahrt nach

Falmouth auf. Mit einer Überfahrtsdauer von 3 Tagen, 7 Stunden und 54 Minuten gewann das Schiff die Hales Trophy, das blaue Band für die schnellste Atlantik-Überquerung, welches zuvor in Besitz des Atlantik Liners UNITED STATES war. Eingesetzt wurde sie ab 14.8.90 zwischen Portsmouth und Cherbourg. Nach mehreren technischen Problemen wurde sie am 6.1.91 zunächst außer Fahrt genommen und grundlegend überholt. Erneut eingesetzt wurde sie nun erst am 2.6.91 zwischen Dover, Calais und Boulogne. Im Dezember 91 wurde sie bis März 1992 an Ferry Lineas Argentinas, Buenos Aires verchartert. Eingesetzt wurde sie unter argentinischer Flagge zwischen Buenos Aires und Colonia auf dem Rio de la Plata. Nach Ende der Charter fuhr sie zunächst zwischen Stranraer und Belfast, bevor sie im November 93 wieder in den Ärmelkanal wechselte. Zuerst fuhr sie zwischen Dover, Calais und Boulogne, bevor sie im März 1994 auf die Folkestone-Boulogne Strecke wechselte.



Auf dem Sprung in ihr Element, THE PRINCESS ANNE in Dover. Foto: Frank Lose

DOVER - CALAIS

Nach mehreren Einsätzen von Katamaranen ist die Dover - Calais Strecke nun wieder in Hände der Hovercrafts THE PRINCESS MARGARET und THE PRINCESS ANNE. Die Luftkissenboote wurde von der British Hovercraft Corporation in Cowes auf der Isle of Wight für Seaspeed gebaut. Zunächst wurden sie zwischen Dover und Boulogne eingesetzt. Die PRINCESS MARGARET machte ihre erste Fahrt am 1. August 1968, die PRINCESS ANNE folgte am 8. August 1969. Im Jahr 1976 wurden beide Schiffe um 16,78 Meter verlängert. Am 25.10.81 schloß man sich mit dem Konkurrenten Hoverlloyd zu Hoverspeed zusammen. Hoverlloyd, welche der schwedischen Reederei Broström gehörte, fuhr zwischen Ramsgate und Calais. Nach dem Zusammenschluß wurden nun die Strecken von Dover und Ramsgate nach Calais und Boulogne befahren. Mit einer Geschwindigkeit von 60-65 Knoten sind die Hovercrafts immer noch die schnellsten Fährschiffe Nordeuropas. Erst kürzlich, am 14.9.95 gelang die schnellste Überfahrt zwischen Dover und Calais in 22 Minuten. Konventionelle Fährschiffe benötigen hier 75 bis 90 Minuten.

STENA LINE

GÖTEBORG - FREDERIKSHAVN

Ab dem 1. Juni 1996 will Stena Line zwischen Göteborg und Frederikshavn einen Katamaran vom Typ HSS 900 einsetzen, der die Überfahrtdauer von zur Zeit 3 Stunden 15 Minuten auf 2 Stunden verkürzt.

DOVER - CALAIS

Seit dem 13. Februar 1996 befindet sich die STENA SEA LYNX II vom Incat 78m Typ im Einsatz zwischen Dover und Calais. Die Überfahrtdauer beträgt nun anstatt 90 Minuten nur noch 45 Minuten. Die STENA SEA LYNX II lief am 8.2.94 vom Stapel, und ist seit dem 20.6.94 im Einsatz zwischen Holyhead und Dun Laoghaire in der Irischen See. Anfang Juni wird sie durch die STENA SEA LYNX III vom Incat 84m Typ ersetzt.

NEWHAVEN - DIEPPE

Mit der STENA SEA LYNX IV setzt Stena Line ab Anfang März 1996 auch zwischen Newhaven und Dieppe zusätzlich zu den konventionellen Fähren High-Speed Ton-



Die schnellste Atlantiküberquerung gelang der HOVERSPEED GREAT BRITAIN mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 37 Knoten. Foto: Andreas Wörteler

nage ein. Der Katamaran wurde ursprünglich von Austal Ships für den Wettbewerber Sea Containers gebaut, diese nahmen das auf den Namen SUPER SEACAT FRANCE getaufte Schiff jedoch nicht ab. Der Grund war die zu geringe Geschwindigkeit, die nicht dem Vertrag entsprach. Die STENA SEA LYNX IV führt drei Rundreise pro Tag durch, in der Hochsaison werden vier Umläufe durchgeführt. Die Überfahrtdauer wird im Gegensatz zu den konventionellen Fähren halbiert.

FISHGUARD - ROSSLARE

Auf der südlichsten Strecke in der Irischen See setzt Stena Line ab dem 29.3.96 wieder die STENA SEA LYNX vom Incat 74m Typ ein. Das am 7.2.93 in Australien vom Stapel gelaufene Schiff wurde am 09.06.93 abgeliefert und seit dem 16.7.93 zunächst zwischen Holyhead und Dun Laoghaire eingesetzt, bevor es nach der

Ankunft der STENA SEA LYNX II am 28.6.94 auf die Strecke zwischen Fishguard und Rosslare wechselte. Seit dem 18.10.95 fährt sie für den Winter wieder zwischen Dun Laoghaire und Holyhead.

HOLYHEAD - DUN LAOGHAIRE

Auf dieser Strecke in die irische Hauptstadt, Dun Laoghaire ist ein Vorort von Dublin, soll ab dem 1. März 1996 das erste HSS 1500 Fahrzeug, die STENA EXPLORER eingesetzt werden.

STRANRAER - BELFAST

Ab dem 1.6.96 soll das zweite HSS 1500 auf dieser Strecke eingesetzt werden.



Seit dem 1. März soll die STENA EXPLORER im Einsatz sein. Die Probefahrten wurden, laut Stena Line mit vollster Zufriedenheit absolviert. Foto: Finnyards

Von STORFURSTEN bis GEORG OTS

Teil I

von Marko Stampehl

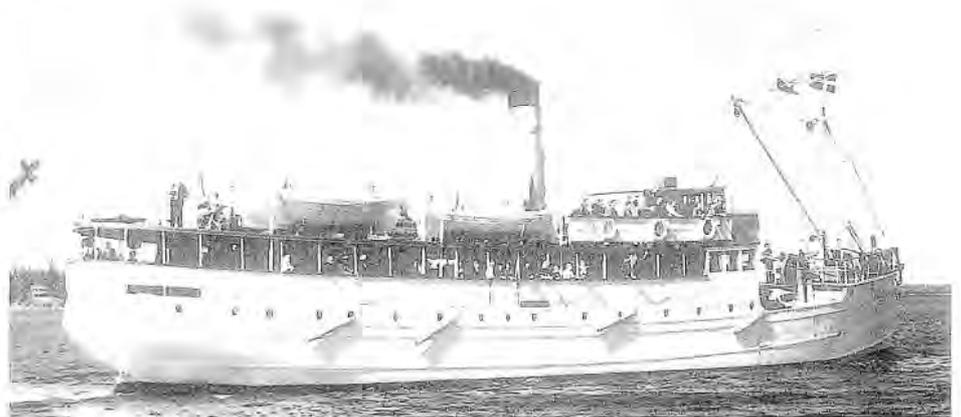
Fünf Jahre nach der Unabhängigkeitserklärung Estlands befindet sich der Fährverkehr zwischen Helsinki und Tallinn in einem geradezu atemberaubenden Boom. 1995 wurden 3,9 Millionen Passagiere befördert. Das sind 72 % (!) mehr als 1994. Dies soll Anlaß sein, einmal die interessante Entwicklung seit 1965 aufzuzeigen, aber auch einen Blick in die weitgehend unbekannte Vergangenheit dieser Verbindung zu richten. Im ersten Teil geht es um die Entwicklung von den Anfängen bis zur GEORG OTS.

Trotz der recht kurzen Entfernung, für die man heute mit dem Katamaran oder Tragflügelboot eineinhalb Stunden, und per Fährschiff dreieinhalb Stunden benötigt, blieb die Linie Helsinki-Tallinn lange hinter ihrer eigentlichen Bedeutung zurück. In diesem Jahrhundert waren daran vor allem die politischen Umstände schuld, denn bis 1991 war Estland „sozialistische Sowjetrepublik“ und damit Teil der Sowjetunion. Erst als die Ära Gorbatschow anbrach, lockerte sich die Umklammerung Estlands durch die Sowjets ein wenig. Mit der Unabhängigkeit Estlands im Herbst 1991 sollten sich die Zeiten dann endgültig ändern und der Fährverkehr nach Estland eine neue Blüte erleben.

Doch gehen wir zunächst etwa 160 Jahre zurück, denn die Geschichte des regelmäßigen Fährverkehrs zwischen Tallinn und Helsinki geht auf die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts zurück. Wie auch in anderen Regionen der Welt machte die Erfindung der Dampfmaschine, und deren Einbau in Schiffe regelmäßigen, d.h. fahrplan gebundenen Linienverkehr auch hier überhaupt erst möglich.

Obwohl die Entfernung zwischen den Hauptstädten Estlands und Finnlands nur 47 Seemeilen, etwa 87 km, beträgt, und die Passagierzahlen z.B. in den 30er Jahren sie zur zahlenmäßig wichtigsten „Kurzstrecke“ von Finnland aus machten, blieb der Schiffsverkehr auf dieser Strecke eher am Rande des allgemeinen Interesses. Traditionell waren die von der Finnischen Dampfschiffahrts Aktiengesellschaft FÅA-SHO nach Hull, Kopenhagen oder Stettin betriebenen Linien von größerer Bedeutung für Passagiere und Waren. Hier wurden die modernsten und luxuriösesten Schiffe eingesetzt.

Seite 12 **FERRIES** 1/96



Die KORSHOLM II verkehrte lange Zeit als VIOLA zwischen Helsinki und Tallinn. Foto: Silja Line, Vaasa

Die ersten Dampfer

Erstes Dampfschiff im Fährdienst zwischen Helsinki und Tallinn war die SS STORFURSTEN (=„Großfürst“) der Reederei Åbo Ångfartygs Bolag. Diese Reederei wurde 1835 gegründet und war die erste Dampfschiffsreederei Finnlands. Sie richtete 1837 mit dem im gleichen Jahr in England gebauten Raddampfer die Linie Turku-Helsinki-Tallinn-Kronstadt (St. Petersburg) ein. Die STORFURSTEN wurde aber 1842 zusammen mit dem ein Jahr älteren Dampfer FURST MENSCHIKOFF auf die Route Helsinki-Kronstadt verlegt und schon 1856 verschrottet.

Anfang der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts verkehrte die 1869 gegründete Helsingfors Ångfartygs Aktiebolag mit den Dampfern SS STORFURSTEN (geb. 1875) und SS HELSINGFORS in der Sommersaison zwischen Helsinki und Tallinn, das damals noch Reval hieß. Finnland war zu diesem Zeitpunkt noch autonomes Großfürstentum von Rußland und Estland ebenfalls vom Zarenreich abhängig, man konnte also fast

von Inlandsverkehr sprechen.

Die 1883 gegründete Finska Ångfartygs Aktiebolag (FÅA) (erst ab 1937 zweisprachig SHO-FÅA) richtete 1892 eine Linie von Helsinki über Tallinn nach Stettin ein. Eingesetzt wurde hier anfangs das 1871 in Stockholm für Wasa Ångfartygs Ab gebaute Dampfschiff SS WASA, das die FÅA 1892 kaufte. Nach sieben Jahren wurde die WASA vom FÅA-Neubau OIHONNA abgelöst und verkauft. 1913 erwarb die FÅA von der Helsingfors Ångfartygs Ab den kleinen Dampfer VIOLA, der mit einer kleinen Unterbrechung (1917-18 wegen Beschlagnahme durch die Russen) bis 1940 nach Tallinn verkehrte. Die Reederei Helsingfors Ångfartygs Ab wurde 1916 von der FÅA übernommen und ging 1920 völlig in ihr auf. Von April bis August 1914 setzte die FÅA ihren Neubau SS ARIADNE (geb. 1914, Göteborg) auf der Linie Helsinki-Tallinn-Stettin ein. Der Dampfer kehrte noch einmal für längere Zeit (1921-1939) auf diese Linie zurück. Auf der gleichen Route fuhr auch die SS ILMATAR (geb. 1929, Kopenhagen) bis 1945. Auch die deutsche Reederei R.C. Griebel unter-

hielt zwischen den beiden Weltkriegen eine Schiffsverbindung mit den Dampfern NORDLAND und RÜGEN von Stettin via Tallinn nach Helsinki.

Verkehr auch während des Krieges

Ab 1918 tat kurzzeitig die SS TORNEÅ der FÅA ihren Dienst auf der Strecke zwischen den Hauptstädten der zwei jetzt unabhängigen Staaten. Danach setzte die VIOLA zusammen mit der EBBA MUNCK (die ebenfalls einer FÅA-Tochter gehörte) den Verkehr über dem Finnischen Meerbusen fort. Letztere bis Ende der 30er Jahre, die VIOLA bis 1940. 1939 wurden zwischen Helsinki und Tallinn rund 30.000 Passagiere befördert. 1937 stieß die von Meritoimi Oy, Turku angekaufte, 1910 in Danzig als HELA gebaute SUOMI zur Flotte, und verkehrte immerhin bis 1944 nach Tallinn. Die Zeichen des Krieges hatten sich für die Deutschen längst gewendet, als die SUOMI noch 1944 nach Danzig verkauft und in BALTONIA umbenannt wurde.

Sowjets kappen die Verbindung

Der Krieg hatte herbe Folgen für Finnlands Schifffahrt. 77 Schiffe gingen im Krieg verloren, 105 Schiffe, darunter die besten Passagierschiffe, mußten als Reparationsleistung an die UdSSR abgetreten werden. Mit einigem Aufwand konnten regelmäßige Verbindungen in die Nachbarstaaten noch 1945 wieder aufgenommen werden. Der Verkehr nach Tallinn ruhte jedoch. Estland war im Krieg von den Sowjets besetzt worden und wurde nun „Sozialistische Sowjetrepublik“. Die sowjetische Klammer um den unterdrückten Staat verhinderte zunächst jeglichen Verkehr in andere als ebenfalls sozialistische Staaten. Es dauerte runde zwanzig Jahre, bis der regelmäßige Schiffsverkehr in die Estnische SSR 1965 wieder aufgenommen werden konnte. Bis dahin mussten einige Hürden genommen werden.

Oy Wasa-Umeå Ab : Drei vergebliche Versuche

Im Frühjahr 1959 nahm die Oy Wasa-Umeå Ab Kontakt zum staatlichen sowjetischen Reisebüro Intourist auf, um über die Einrichtung einer Fährlinie von Helsinki nach Tallinn zu verhandeln. Zum Einsatz sollte der Dampfer ÖRNEN (geb. 1909, Kopenhagen) kommen. Dieser erste Kontakt hatte jedoch kein Ergebnis zur Folge, sodaß man sich seitens der Reederei Wasa-Umeå entschloß, es im darauf-



Die OIHONNA wurde als Baunummer 180 bei Gourley Bros. & Co. in Dundee gebaut. Foto: H. Wieck

folgenden Jahr nochmals zu versuchen. Bei einem Treffen von Vertretern beider Seiten in Helsinki verlautbarte der Intourist-Repräsentant Shibaev, daß an Passagierverkehr zwischen Helsinki und Tallinn noch für Sommer 1961 nicht zu denken sei. Wasa-Umeå bot daraufhin im Juni 1960 den Einsatz eines Tragflügelbootes an, das Intourist jedoch lieber auf der Strecke Helsinki-Leningrad sehen wollte. Der Plan mußte erneut aufgegeben werden. Einen dritten Versuch machte Oy Wasa-Umeå Ab 1965, als für die ÖRNEN eine neue Aufgabe gesucht wurde. Man hatte gerade die Autofähre WASA EXPRESS gekauft und suchte eine neue Beschäftigung für das alte Dampfschiff. Doch wie die Vorhergegangenen schlug auch dieser dritte Anlauf fehl. Der Dampfer ÖRNEN wurde verkauft und die Pläne für Helsinki-Tallinn bei Oy Wasa-Umeå Ab endgültig begraben.

Konkurrenz bekommt Zuschlag

Wenngleich die Versuche von Oy Wasa-Umeå Ab fehlschlagen, weckten sie doch

das Interesse Intourists an der Strecke. So bekam die SHO (FÅA) überraschend eine Genehmigung. Am 9. Juni 1965 stach der SHO-Dampfer WELLAMO (geb. 1927, Kopenhagen) mit dem Ziel Tallinn in See und war das allererste finnische Schiff überhaupt, das den estnischen Hafen nach dem Krieg anlieh. Die WELLAMO war seit 1960 im Verkehr auf der Linie Helsinki-Travemünde und machte eine Rundreise nach Tallinn zwischen den Fahrten nach Deutschland. Auch die 1965 gecharterte SS BORE II (ex DRONNING MAUD) wurde im Sommer als SILJA II auf beiden Routen eingesetzt. 1966 pendelte die SILJA II ebenfalls, inzwischen von SHO gekauft, zwischen beiden Linien. In der Saison 1967 und '68 kam die von der Stettin-Linie bekannte SS ARIADNE noch ein letztes Mal zwischen Helsinki und Tallinn zum Einsatz.

20 Jahre sowjetisches Monopol

Zwei Tage eher als die WELLAMO, am 7. Juni 1965, begann das Motorschiff



1967 übernahm die TALLINN den Dienst zwischen der estnischen und finnischen Hauptstadt. Foto: Matti Pietikäinen

VANEMUINE mit dem regelmäßigen Verkehr auf die andere Seite des Meerbusens. Zwei Jahre später wurden die finnischen Dampfer und die kleine VANEMUINE von der TALLINN der Eesti Merelaevandus A.S. (ESCO) abgelöst, die diesen Verkehr von nun an alleine durchführte und tägliche Abfahrten von beiden Häfen anbot. Bis 1989 blieb der Verkehr über den Finnischen Meerbusen fest in sowjetischer Hand.

1980, rechtzeitig zur Olympiade in Moskau, wurde die TALLINN durch die bei der Warski Werft in Szczecin (Stettin) gebaute, GT 9841 große GEORG OTS ersetzt. Vorrangig als Kreuzfahrtschiff konstruiert, hatte sie nur eine kleine „Garage“ für 14 Pkw. Die GEORG OTS verkehrte mehrmals wöchentlich zwischen der Estnischen SSR und Finnland. 1986 diente sie Michail Gorbatschow und seiner Delegation als Hotelschiff während des Reykjavik-Gipfels. Seit mehr als fünfzehn Jahren verkehrt die GEORG OTS nun schon über den Fin-



Die GEORG OTS verkehrt seit 1980 zwischen Helsinki und Tallinn.

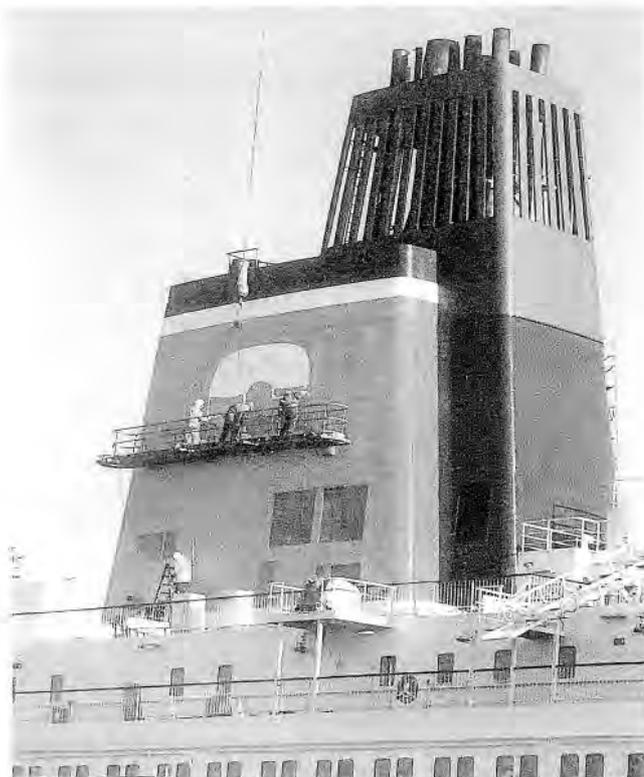
Foto: Dirk Jankowsky

nischen Meerbusen und hat in dieser Zeit vier Millionen Passagiere befördert. Zwei Millionen davon wurden allein in den letzten fünf Jahren befördert.

Ende 1. Teil

STENA INVICTA AN DER WESER

von Christian Eckhardt



Am 14.1.96 lief die STENA INVICTA (19.763 GT/1985) zum wiederholten Male die Lloyd-Werft in Bremerhaven zur alljährlichen Werftüberholung an. Dabei erhielt die ehemalige DSB-Fähre PEDER PAARS auch den nun von Stena Line für alle Schiffe eingeführten, einheitlich Rumpfanstrich mit dem blauen Stena Line Schriftzug im vorderen Drittel, sowie den rot/blauen Schornstein mit dem Reedereilogo, dem weißen "S".

Das Schiff verließ die Werft am 27.1.96 und nahm wieder Kurs auf den Englischen Kanal, wo sie seit dem 7.7.91 zwischen Dover und Calais im Einsatz ist.

Die Lloyd-Werft bemüht sich weiterhin um den Umbauftrag der Kattegat-Fähre STENA JUTLANDICA, die, wie bereits gemeldet, ab Juni 1996 im englischen Kanal als STENA EMPEREUR verkehren soll. Die Ausschreibung für diese Arbeiten läuft noch, und mit einer Auftragsvergabe ist nicht vor Anfang März zu rechnen.

Der Schornstein erhält das neue Aussehen.

Foto: Christian Eckardt.

Teure Nachrüstungen erforderlich

von Carsten Watsack

Die von der IMO eingesetzte Expertengruppe bezüglich Sicherheitsverbesserungen von Ro/ Ro- Schiffen hat ihren Bericht der SOLAS- Konferenz vorgelegt. Unter hohem Zeitdruck mußte die Expertengruppe der IMO Lösungen erarbeiten, denn vor allem Großbritannien und die skandinavischen Länder drängten auf Ergebnisse. Notfalls würde man allein Sicherheitsverbesserungen treffen.

Das Unglück der ESTONIA ließ die IMO handeln. Obwohl es bereits vorher Schiffsverluste gab, die auf Wassereinbruch im Autodeck zurückzuführen waren, gelang es erst jetzt, zu neuen, tiefgreifenden Maßnahmen zu gelangen. Zwar kann man Ro/ Ro- Schiffe als sicher bezeichnen, solange die Verschlüsse an den Bug- und Heckklappen dicht sind. Sobald aber auf die riesigen Flächen der Wagendecks Tonnen von Wasser laufen, ist die Stabilität nicht mehr gewährleistet. Die Hamburger Schiffbau-Versuchsanstalt führte indes Modellversuche durch, bei denen nachgewiesen wurde, daß eine Fähre nach SOLAS-Stabilitätsstandard in der Lage ist, einen Wassereinbruch und Wellenhöhen von mehr als 4 Metern zu überstehen.

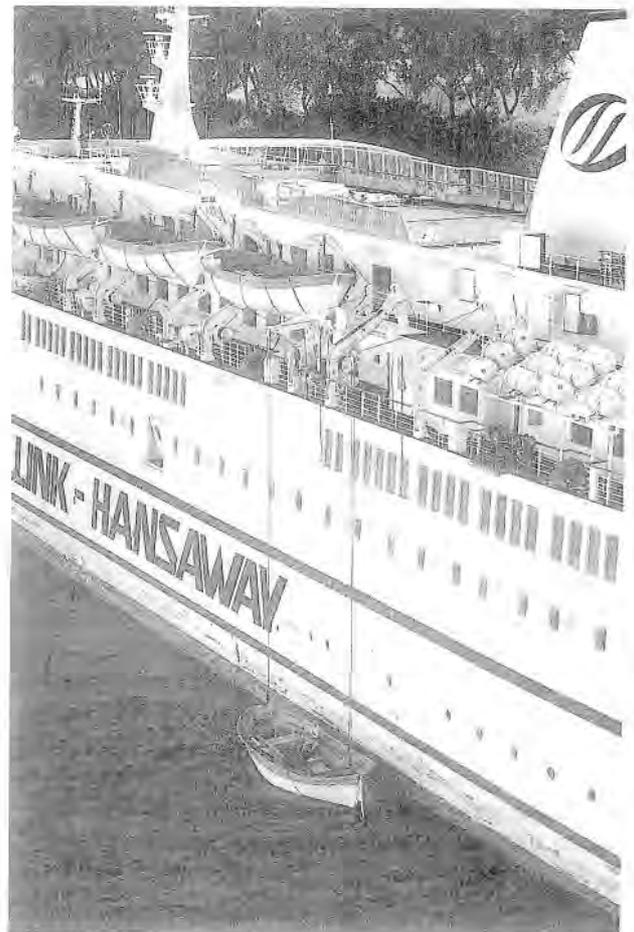
Die nordeuropäischen Staaten wollen sich allerdings damit nicht abfinden. Sie drängen auf eine sogenannte "Wasser an Deck"- Regelung, das heißt 0,5 cbm/ qm. Dieser Standard soll für alle Ro/ Ro-Schiffe gelten, unabhängig von ihrer Flagge oder dem Fahrtgebiet. So soll es gelingen, auch die Mittelmeerstaaten auf eine Durchsetzung zu drängen.

Kommt es zu diesen Regelungen, so werden die Umbaumaßnahmen gerade für die heutigen Schiffe in Nord- und Ostsee sehr Kostenaufwendig sein. Man spricht von mehreren Millionen DM pro Schiff. Die Reeder hoffen deshalb, daß Übergangsfristen eingeräumt werden.

Die IMO unterdessen sieht im Alleingang der Skandinavier und Briten eine Gefahr. Zu sehr verfällt gerade das Thema Sicherheit immer mehr zur politischen Seite. Es geht mittlerweile weniger um wissenschaftliche Vorgaben. Wann und ob eine Fähre sicher ist, geben Politiker vor. Berechnungen, oben erwähnte Modellversuche u. ä. scheinen nicht sonderlich zu

Wöchentliche Rettungsmanöver gehören zur Pflicht der Besatzung einer Fähre. Hier zu sehen ein Rettungsmanöver auf der Fähre BALANGA QUEEN während ihrer Liegezeit in Travemünde im Sommer 1994.

Foto: Carsten Watsack



interessieren. Aus diesem Grunde kann es kaum noch gelingen, international verbindlich alle Schifffahrtsländer in Regelungen miteinzubeziehen. Sollte es also in Nordeuropa zu neuen Vorschriften kommen, so sollten sie so nahe wie möglich am internationalen SOLAS- Standard angesiedelt sein.

Bleibt die Frage, was im Mittelmeer geschehen wird. Der dortige Sicherheitsstandard ist größtenteils schlecht. Doch positive Signale - hauptsächlich wieder von politischer Seite - gibt es auch dort. So könnte es gelingen, regional im europäischen Raum Standards zu bekommen, die nicht

nur dem Ansehen der Fährschifffahrt zu neuem Glanz verhelfen, sondern auch ganz einfach solch schwere Schiffsunglücke wie das der ESTONIA verhindern.

Mittelmeerfähren an arabische Eigentümer verkauft

von Frank Heine

Im Laufe des Jahres 1995 sind wieder einige Mittelmeerfähren an Eigentümer aus dem arabischen Raum verkauft worden. Da nur recht spärliche Informationen aus diesem Bereich zu erhalten sind, lassen leider einige Meldungen noch Fragen offen. Aber sobald der Redaktion neue Fakten bekannt sind, werden wir diese in FERRIES veröffentlichen.

Das ehemalige dänische Eisenbahnfährrschiff HALSSKOV (3807 BRT), das seit 1988 zuerst als MELODY für Nausimar Shipping und ab 1990 für European Seaways als EUROPEAN SPIRIT zwischen Brindisi, Igoumenitsa und Patras verkehrte, ist an die bisher unbekannte Reederei Gulf Cruise & Transport verkauft worden. In AL MADINA umbenannt wird das 1956 gebaute Schiff ersten Informationen zufolge, einen Fährdienst von Indien nach Saudi Arabien, evtl. aber auch nur bis Oman betreiben.

Die FREEDOM I ex. QUEEN VERGINA (-90) ex. IONIAN GLORY (-89) ex. COMPIEGNE (-81), 3670 BRT, Bj.1958, seit drei Jahren vor dem Hafen von Piräus aufgelegt, ist bereits im Sommer von Liano Shipping Ltd., mit Sitz auf der Insel Malta, an Raneem Shipping Co.Ltd. verkauft worden. Nach der Umbenennung in KATERINA verlegte das Schiff zu Umbau bzw. Überholungsarbeiten nach Perama in die Werft, wo es schließlich den Namen AL AMIRA erhielt. Auch hier ist das Einsatzgebiet bisher noch nicht bekannt. Wahrscheinlich wird sie im Roten Meer beschäftigt werden. Inzwischen erfolgte eine weitere Umbenennung in AMEERAH.

Ebenfalls ins Rote Meer ging das Fährschiff TYRSUS ex. AQUILA UNO (-94) ex. TYRSUS (-93), 4447 BRT, Bj.1961. Ursprünglich für die Italienische Staatsbahn für den Eisenbahnverkehr zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci, auf Sardinien, gebaut, ging sie 1993 an Plurimar S.R.L.. Unter dem nur kurzlebigen Namen AQUILA UNO bediente sie fortan eine Dreiecksroute Ortona-Durres-Bari. Auch nach erneutem Eigentümerwechsel im Frühsommer 1994 und der Umbenennung in ihren früheren Namen TYRSUS, blieb sie auf derselben Route im Einsatz. Von Coral Maritime Ltd. wurde sie nach der Sommer-



Kaum noch wiederzuerkennen ist in der FREEDOM I die 1958 gebaute, ehemalige SNCF Fähre COMPIEGNE. Foto: Frank Heine

saison 1995 an die in Kairo ansässige Reederei Saudi Egyptian Maritime Company verkauft und soll als DUBA 94 zwischen Suez und Jeddah verkehren.

Unklar ist auch weiterhin das Einsatzgebiet der SALEM MOON ex. CARLA (-95) ex. PHOENICIAN SEA (-95) ex. AL NASR I (-95) ex. VICTORY I (-93) ex. PRINSESSE BENEDIKTE (-88), 5150 BRT, Bj.1959.

Nachdem sie seit 1990 unter verschiede-

nen Namen und für verschiedene Eigner (Socomare Lines 1993 bis 1995 und Phoenician Maritime 1995) zwischen Cypern und Libanon im Dienst war, ist sie nun möglicherweise für den neuen Eigentümer Samatours im Roten Meer im Einsatz.

Bereits seit mehreren Jahren im Roten Meer befindet sich die, hauptsächlich zwischen Aquaba (Jordanien) und Suez (Ägypten) verkehrende, FARAH I (3389



Das Eisenbahnfährrschiff TYRSUS mit der Schornsteinmarke der Plurimar S.R.L. im Juli 1994 in Ortona, kurz nachdem das Schiff seinen alten Namen zurückbekam. Foto: Frank Heine



Die CARLA, die ehemalige DSB-Fähre PRINSESSE BENEDIKTE, liegt hier in Port Said in Ägypten. Foto: H.D. Foerster

BRT) der ägyptischen Reederei El Salam Shipping & Trading Est.

Bis 1993 noch als SARA I, auch nach Jeddah verkehrend, war das Schiff bis September 1990 noch als TINTORETTO für die italienische Reederei Marisud zwischen Brindisi und Igoumenitsa eingesetzt. Die hatte es im Frühjahr 1990 von Adriatica erworben, für die es seit 1979, die ersten vier Jahre noch als JACOPO TINTORETTO im Dienst zwischen Italien und Jugoslawien war. Auf derselben Route fuhr die JACOPO TINTORETTO seit ihrer Ablieferung für Linee Maritime dell'Adriatico im Jahre 1966.

Im Frühsommer diesen Jahres wurde die FARAH 1 von den Eigentümern in AL SALAM 93 umbenannt und wird neben der AL SALAM 91 (gebaut 1971 als CANGURO BIONDO) und der, zwischen 1990 und 1992 zur Passagierfähre umgebauten, AL SALAM 89 (gebaut 1978 als ADMIRAL PACIFIC) weiterhin im Roten Meer, hauptsächlich zwischen Jeddah und Suez, verkehren.



Die TINTORETTO während ihres kurzen Gastspieles im Griechenland-Fährverkehr im Juli 1990 vor Igoumentisa. Foto: Frank Heine

FÄHR- SCHIFFS FOTOS

Passagier- Fähre und RORO-Schiffe

Die neue Sammelserie!

Wir versenden an interessierte Sammler Auswahl- sendungen von 100 Stück im Abo. Nach ca. 14 Tagen senden Sie uns einen Scheck und die Restbilder zurück.

Wir bieten Ihnen an:

Serie 1.

Farbfotos in Postkartengröße 10x15 (Aufnahmezeitraum ab 1980) je DM 2,-

Serie 2.

s/w Fotos 9x14cm (alte Postkarte) (Aufnahmezeit 1950-1980) Je DM 1,-

Zu jeder Sendung berechnen wir eine Portopauschale von DM 4,-

Bestellen Sie noch heute!

Schiffahrtsverlag
Reinhard Nerlich
Eißendorfer Pferdeweg
11a

D-21075 Hamburg
Tel. & Fax 040 7907191
FERRIES 1/96 Seite 17

Neubeginn einer noch jungen Reederei

von Dirk Jankowsky

Im Jahr 1989, dem Gründungsjahr der Reederei Estline, wagte wohl niemand daran zu denken, das dieser Name einige Jahre später zu so trauriger Berühmtheit gelangen sollte. Alles begann so vielversprechend für die, von der in Stockholm ansässigen Reederei Nordström & Thulin gegründeten Tochtergesellschaft N&T Estline Ab. Natürlich erkannte man auch in Schweden die Zeichen der Zeit, und erhoffte sich schon als eine der ersten Reedereien, sehr große Markchancen im aufstrebenden Handel mit den neuen baltischen Staaten. Tallinn sollte der neue Zielhafen einer neu einzurichtenden Fährlinie sein, die von der schwedischen Hauptstadt ausgehen sollte.

Bereits zwei Jahre zuvor war Nordström & Thulin in das lukrative Fährschiffahrtsgeschäft eingestiegen, als man von der Reederei Gotlandsbolaget den Verkehr vom schwedischen Festland zur Insel Gotland übernahm. So hatte man doch einige Erfahrung im Fährgeschäft und für die neue Tochter "Estline" sollte diese Erfahrung nur von Vorteil sein und so war auch sehr bald ein geeignetes Schiff für die neue Fährverbindung gefunden. Von der Marne Invest Ltd., Nassau, erwarb man die 1974 in Aalborg gebaute DANA REGINA, die bis dahin zwischen Oslo und Kopenhagen in Scandinavian Seaways-Diensten stand und auf dieser Route von der "neuen" QUEEN OF SCANDINAVIA ex FINLANDIA abgelöst wurde.

Am 1. Juni 1990 erreichte die DANA REGINA zum letzten Mal, aus Oslo kommend den Hafen von Kopenhagen. Noch am selben Tag ging es zur Verkaufsdockung nach Göteborg. Einen Tag später, am 2. Juni 1990, wurde das Schiff offiziell an Nordström & Thulin Ab, Stockholm übergeben. Fast zwei Wochen lang erfolgte dann eine umfassende Renovierung, bei der das Schiff auch äußerlich den Ansprüchen ihrer neuen Eigner angepaßt wurde. NORD ESTONIA sollte von nun an der neue Name lauten. Am 15. Juni 1990 erreichte das erste "Estline"-Schiff den neuen Terminal im Stockholmer Freihafen, wo ein alter Bananenschuppen zuvor umfassend renoviert wurde, um fortan als Abfertigungsgebäude für Passagiere und Fracht zu dienen. Am 18. Juni 1990 fand dann die erste fahrplanmäßige Abfahrt von Stockholm nach Tallinn statt. Im Jahr 1992 wird die Reederei in ein Joint Venture Unternehmen umgewandelt. Als neuer Partner von Nordström & Thulin, stieg die Estonian Shipping Co. mit in das Geschäft ein.

Seite 18 **FERRIES** 1/96



Das erste Schiff der N&T Estline AB auf der Verbindung zwischen Stockholm und Tallinn war die NORD ESTONIA. Heute befährt das Schiff die Strecke Helsinki - Tallinn für Inreko (Tallink). Foto: Dirk Jankowsky

Verdopplung der Abfahrtsfrequenz

Die neue Route entwickelte sich in den folgenden zwanzig Monaten derart positiv, daß man zur Sommersaison 1992 erstmals weitere Tonnage benötigte, um der gestiegenen Nachfrage auf dem Frachtsektor gerecht zu werden. Vom dänischen Maersk-Konzern wurde die 1981 gebaute,

1596 GRT große MAERSK FRIESLAND ex DUKE OF HOLLAND II-90 gechartert. Erstmals konnte man nun den Frachtkunden täglich eine Abfahrt in jede Richtung anbieten, statt bisher nur jeden zweiten Tag. Das Schiff verfügte über 693 Lademeter für rollende Ladung und konnte bis zu 36 LKW-Fahrer befördern. Zwar lief die Charter dieses Schiffes nach Ende



1992 und 1993 verstärkte die MAERSK FRIESLAND den Tallinn Verkehr. Ihr Einsatz beschränkte sich auf die Zeit der Sommersaison. Foto: Dirk Jankowsky

der Sommersaison aus, doch hatten die zusätzlichen Abfahrten so gut "eingeschlagen", daß man auch zukünftig nicht darauf verzichten wollte und so beschloß man, ab Herbst 1992 die ansonsten von Nordström & Thulin im Gotlandslinien-Verkehr eingesetzte NORD NEPTUNUS als zweites Schiff in den Verkehr einzubringen. Die ansonsten als Fährschiff klassifizierte NORD NEPTUNUS ex DARNIA-91, ex STENA TOPPER-78 wurde aber nur als Ro/Ro-Frachtschiff eingesetzt, das lediglich einige LKW-Fahrer mitnahm, jedoch nicht als zweite vollwertige Fähre genutzt wurde. Als Hauptgrund hierfür ist die beschränkte Kabinenkapazität zu nennen, denn die 1977 für Stena Line in Österreich gebaute Fähre ist nur für kurze Tagesüberfahrten geeignet. Maximal 412 Passagiere finden auf der NORD NEPTUNUS Platz. Außerdem stehen 750 LKW-Lademeter zur Verfügung.

ESTONIA löst NORD ESTONIA ab

Im Oktober 1992 erwarb die Reederei von der finnisch schwedischen Reedereigruppe Effjohn deren 1980 bei der Meyer Werft im niedersächsischen Papenburg gebauten WASA KING ex SILJA STAR-91, ex VIKING SALLY-90, die zu diesem Zeitpunkt, für die Tochter "Wasa Line" zwischen Vaasa (Finnland) und Sundsvall (Schweden) über den Botnischen Meerbusen pendelte. Nicht nur der Frachtbereich, sondern auch die Transportzahlen im Passagierbereich hatten sich inzwischen sehr positiv entwickelt. Zur Übernahme des Schiffes durch Estline kam es dann im Januar 1993. Registriert wurde die in ESTONIA umbenannte Fähre in Tallinn und trat die erste Überfahrt in ihren Heimathafen am 1. Februar desselben Jahres an. Zwar konnte man die Passagierkapazität von 1065 (NORD ESTONIA) auf 2000 (ESTONIA) pro Abfahrt erhöhen, doch war die Steigerung im Frachtbereich von 612 Lademetern auf 792 m nicht so groß, wie man ihn benötigt hatte. So hielt man an dem 1992 eingeschlagenen Weg fest und ließ zusätzlich als zweites Schiff eine reine Ro/Ro-Frachtfähre auf der Linie verkehren. Zur Sommersaison 1993 kam wieder die bewährte MAERSK FRIESLAND zum Einsatz, nach Charterende im Herbst wurde sie erneut durch die NORD NEPTUNUS ersetzt wurde. Von September 1993 bis zum Mai 1994 währte ihr zweiter Einsatz für Estline, doch zur Saison 1994 benötigte man sie wieder im Gotlandverkehr. Also mußte wieder ein geeignetes Charterschiff gefunden werden.



In äußerlich sehr gutem Zustand präsentierte sich die ESTONIA im Juli 1994. Acht Wochen später geschah das Unglück, das so vielen Menschen das Leben kostete. Foto: Dirk Jankowsky



In den Wintern 1992/3 und 1993/94 befuhr die NORD NEPTUNUS die Strecke Stockholm-Tallinn mit der Seitenaufschrift "ESTLINE". Foto: Gunnar Menzer

Mit der 1977 gebauten CAP CANAILLE ex LIBECCIO-92, ex SEAFOWL-92, ex GYPTIS-87, ex CAP LARDIER-83 wurde man fündig. Das Schiff verfügte über 672 Lademeter und konnte maximal 12 Passagiere befördern. Am 28. September 1994 kam es dann zur folgenschwersten zivilen Schiffskatastrophe in Friedenszeiten nach dem 2. Weltkrieg. Beim Untergang der ESTONIA, über den an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden soll (Siehe hierzu auch FERRIES Nr. 1/95, Seite 23) kamen in jener Nacht 867 Passagiere und 118 Besatzungsmitglieder ums Leben. Diese Katastrophe, an der alle Fährreedereien bis heute schwer zu tragen haben, riß die noch so junge Reederei fast in den Abgrund. Die Passagierzahlen gingen fast auf null zurück. Wer nicht unbedingt die Fähre als Transportmittel nutzen mußte, wählte natürlich andere Verkehrsmittel. Nordström & Thulin beabsichtigte gar, völlig aus dem Fährgeschäft auszusteigen. Die ganze Branche war wie gelähmt

und stand unter Schock, hatte es doch niemand für möglich gehalten, daß die bis dahin doch als relativ sicher geltenden Fährschiffe in ein so negatives Licht rücken könnten. Kurze Zeit vor dem Unglück hatte die Reederei Estline noch ein zweites Fährschiff gekauft, das neben der ESTONIA eingesetzt werden sollte. Der estnische Partner von N&T, die Reederei Estonian Shipping Company erwarb von Nordbanken Finans mit der DIANA II ein Schiff aus der Konkursmasse der Rederi Ab Slite, die das Schiff 1979 ebenfalls bei der Papenburger Meyer Werft für den Viking Line-Dienst hatte bauen lassen. Zum Zeitpunkt des ESTONIA-Unglücks befand sich die DIANA II bereits bei der Kvaerner Warnow Werft in Rostock, wo sie schon ihren neuen Namen VIRONIA erhalten hatte. Vor diesem Werftaufenthalt befand sich die Fähre vom 30.12.92 bis 26.09.94 für die deutsche TR-Linie im Verkehr zwischen Rostock und Trelleborg. Nachdem man nun die ESTONIA verlor-



Die MARE BALTICUM repräsentiert als erstes Schiff das neue Erscheinungsbild der Reederei. Foto: Jan Möller

ren hatte, stand man wieder mit nur einem Schiff da, aber selbst dieses schien in der Zeit, da niemand mehr mit einem Fährschiff fahren wollte, als viel zu groß und nicht ausgelastet. In der Zeit nach dem ESTONIA-Unglück befuhr man die Route Stockholm-Tallinn nur noch bis Mitte Oktober mit der CAP CANAILLE. Ab Anfang Oktober sollte dann ein neues Charterschiff seinen Dienst aufnehmen. Von der finnischen Finlines Oy wurde der Ro/Ro-Frachter BORE SONG angemietet, der dann bis September 1995 den Frachtdienst aufrechterhielt. Bis es allerdings soweit war, wurde die Zwischenzeit mit der estnischen Ro/Ro-Fähre DONATA ex SAGA SKÅNE-91, ex FEEDERTEAM-90, ex MISANA-87, ex COASTAL TRADER-87, ex SILVIA-73 überbrückt. Nur ganze acht Rundreisen führte die DONATA für Estline durch. (siehe auch FERRIES 1/95; Seite 25) Am 11. November 1994 wurde dann, nachdem man sich doch dazu entschlossen hatte, den Fährverkehr weiterzuführen, der Passagierdienst mit der MARE BALTICUM wieder aufgenommen. Bei diesem Schiff handelt es sich um die ehemalige DIANA II, die ja eigentlich den Namen VIRONIA tragen sollte. Im Angesicht des ESTONIA-Unglücks wurde die geplante



Die NORD NEPTUNUS erreicht am Morgen des 16. Dezember 1995 von Tallinn kommend, ihren Zielhafen Stockholm. Foto: Dirk Jankowsky

Namensgebung revidiert, und statt dessen der neue Name auserwählt. VIRONIA, aus dem estnischen übersetzt heißt nämlich nichts anderes als Estland, was im Hinblick auf die untergegangene ESTONIA (Estland) eine zu große Erinnerung an das Unglücksschiff bei den Passagieren geweckt hätte. Auch das äußere Erscheinungsbild des Schiffes erinnert seither nicht mehr an ihre beiden Vorgängerinnen. Gut ein Jahr nach der Katastrophe, die Passagierzahlen waren langsam aber ste-

tig wieder gestiegen, war das Charterende der BORE SONG (Baujahr 1977, 1260 Ladungsmeter, 10 Passagiere) erreicht. Wie bereits in den Wintern 1992/93 und 93/94 entschied man sich, die Gotlandfähre NORD NEPTUNUS einzusetzen. Auch dieses Schiff erhielt die neuen Reedereifarben und bleibt voraussichtlich noch bis zum Mai diesen Jahres hier im Dienst. Das Passagierzertifikat wurde für die Dauer des Einsatzes auf 150 Passagiere plus 40 LKW-Fahrer festgesetzt. Bei der MARE BALTICUM wurde vor ihrer Indienststellung die bisherige Bugklappe sehr aufwendig dauerhaft verschlossen sowie das gesamte Vorschiff aufwendig verstärkt. Außerdem wurden umfassende Sicherheits-einrichtungen für Passagiere und Besatzung installiert, über den üblichen und

z.Zt. vorgeschriebenen Gesetzesvorschriften sicherlich noch hinausgehen. Bleibt zu hoffen, daß diese Sicherheitseinrichtungen niemals gebraucht werden damit der MARE BALTICUM das Schicksal ihrer Vorgängerin und der von ihr beförderten Menschen erspart bleibt.

INTERESSE AN ALTEN FERRIES AUSGABEN?

Noch sind KOMPLETTE Jahrgänge 1995 vorhanden. Auf über 140 Seiten mit mehr als 260 Fotos und Zeichnungen wird über die Fährschiffs-Szene weltweit berichtet. Hierbei finden mehr als 1.000 Schiffsnamen Erwähnung, was FERRIES zu einem zuverlässigen Nachschlagwerk in Ihrer Bibliothek macht. Ein 8-seitiger Index erleichtert das Auffinden von Informationen. Erhältlich ist jedes Heft gegen Einsendung von DM 10,- in Briefmarken oder als Banknote und der Index für DM 3,- bei:

Dirk Jankowsky, Dorfstr. 2, 23617 Stockelsdorf

Seite 20 FERRIES 1/96

Collectio Navalis

Maritime Fachbuchhandlung
Schiffsminiaturen



Jens W. Gnewuch

Brüsseler Straße 7 (Nähe U-Bahnhof Seestraße) * 13353 Berlin - Wedding
Telefon: (030) 454 18 89 * Fax: (030) 453 33 18
Öffnungszeiten: Di. - Fr. 11.00 - 18.00 Uhr, Sa. 10.00 - 13.00 Uhr

Die Geschichte einer Eisenbahnfährlinie

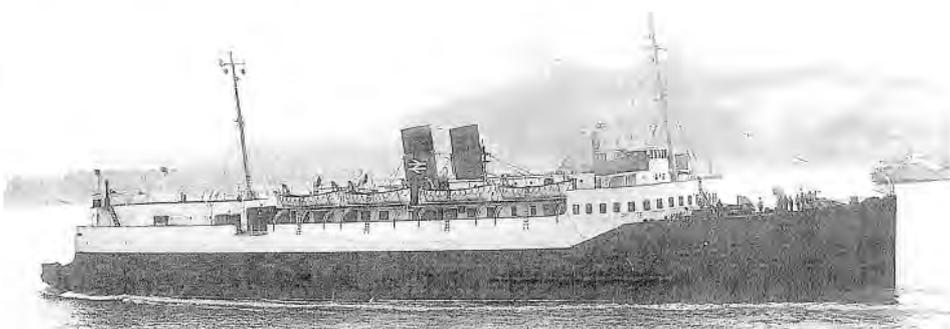
von Andreas Wörteler

Am 14. Oktober 1996 hätte die Eisenbahnfährlinie Dunkerque-Dover ihren 60. Geburtstag feiern können, doch der Kanaltunnel und Flottenveränderungen machten die Vorfreude auf dieses Ereignis zunichte : der Fährdienst wurde am 22. Dezember 1995 eingestellt.

Um die Geschichte dieser Fährlinie zu betrachten, muß etwas weiter ausgeholt werden und auf die Anfänge der Fährverbindungen zwischen Kontinent und den Britischen Inseln zurückgegangen werden.

Im Jahre 1926 wurde in Frankreich die Gesellschaft „Alsace Lorraine Angleterre Société Anonyme de Navigation“ gegründet. Diese plante eine Fährlinie zwischen Tilbury und Dunkerque (Dunkerque). Ein Jahr später fand sich ein Partner auf britischer Seite – die Eisenbahngesellschaft „London Midland & Scottish Railway Company (LMS)“. Die Franzosen änderten daraufhin ihren Namen in „Angleterre Lorraine Alsace Société Anonyme de Navigation“ - auch ALA genannt. Im Mai 1927 eröffneten diese „Reedereien“ den Nachtfährdienst mit drei gebrauchte angekauften Dampffähren. Leider entwickelte sich der Fährdienst nicht so wie erwartet, der Seeweg war zu lang, und so stieg die LMS im Sommer 1930 wieder aus. Zwei Jahre später fand sich in der „Southern Railway (SR)“ ein neuer englischer Partner und man wechselte auf die Route Dunkerque-Folkestone. Zwar hatte diese den Vorteil eines kürzeren Seewegs, aber auch dieser Dienst blieb hinter den Erwartungen zurück. 1933 übernahm SR 80% der Aktien vom angeschlagenen Partner ALA. Bei der jetzt hauptsächlich britischen Reederei begannen bald, Pläne einer neuen Verbindung Gestalt anzunehmen. Schließlich wählte man die Verbindung Dunkerque-Dover und bestellte drei Eisenbahnfähren bei Swan Hunter & Wigham Richardson in Newcastle.

Im Tidehafen Dover baute man mit großem Arbeitsaufwand ein Fährdock. Nachdem ein Damm um die Baustelle gelegt war, und man das Wasser abpumpen wollte, stellten die Bauherren mit Erschrecken fest, daß das Wasser durch den Kalkstein schnell wieder in die Baugrube sickerte. Da Dock und Pumpenhaus nun in einem neuen Bauverfahren unter Wasser ausge-



Die 1934 gebaute HAMPTON FERRY konnte 1.044 Passagiere befördern.

Foto: Fotoflite

hoben und betoniert werden mussten, zogen sich die Arbeiten bis 1936 hin. Auf französischer Seite in Dunkerque gab es diese Probleme nicht, da der Fähranleger in einem Hafenbecken lag, das durch eine Schleuse geschützt war. Die bestellten Fährschiffe waren bereits zwischen 1934 und 1935 abgeliefert worden und mußten nun bis zur Eröffnung des Fährdienstes aufgelegt werden. Es handelte sich hierbei um die TWICKENHAM FERRY (2839 BRT), Ablieferung Juli 1934, die HAMPTON FERRY (2989 BRT), Ablieferung November 1934 und die SHEPPERTON FERRY (2996 BRT) die im März 1935 folgte.

Landseitig hatte man Verladebrücken gebaut, die den Pkw's ermöglichten, direkt auf das Oberdeck zu fahren. Auf dem Eisenbahndeck hatte man die Gleise versenkt, damit auch Lastzüge transportiert werden konnten. Auf den Fähren gab es Aufenthaltsräume, Speisesalons und Bars für die 1. und 2. Bahnklasse. Vor 60 Jahren galten diese Neubauten als Maßstab im Fährschiffbau.

Doch zurück zum Ferry Dock in Dover. Das Fährbett war wie ein Trockendock gebaut, das Schiff fuhr in das offene Dock hinein. Die Schleusentore wurden geschlossen und das Wasser auf den richtigen Stand abgepumpt. Dieses System wur-



Eines der wenigen in Skandinavien gebauten Fährschiffe im Englanddienst, die SAINT GERMAIN im Urzustand. Foto: Fotoflite

de immerhin bis 1988 beibehalten.

Am 6. Oktober 1936 war es endlich soweit, die neue Linie wurde feierlich eröffnet und entwickelte sich nach kurzer Zeit zu einem großen Erfolg. In der Nacht auf den 15. Oktober nahm der Schlafwagenzug „The Night Ferry“ den Dienst auf der Linie London-Paris auf. In jeder Nacht begegneten sich die beiden Züge auf den Fähren im Ärmelkanal. Abfahrt in Paris Gare du Nord war um 21.50 Uhr und auf der Gegenseite um 22.00 Uhr ab Victoria Station in London. Die Züge trafen jeweils um 9.00 in den beiden Hauptstädten ein. Zwei Fähren fuhren regelmäßig, am Tage hin mit Güterwaggons, nachts mit dem Schlafwagenzug zurück. Das dritte Schiff lag als Reserve für zusätzliche Abfahrten bereit.

Anfang Oktober 1936 wurde dann auch der Fährdienst Dunkerque-Folkestone eingestellt und die TWICKENHAM FERRY von SR an die ALA für 150.000 £ verkauft. Ihr Heimathafen war nun Dunkerque. Leider konnten sich die Fahrgäste nicht lange an der neuen Verbindung erfreuen, der Zweite Weltkrieg stand vor der Tür. Am 25. August 1939 mußte der Dienst wieder eingestellt werden, einen Tag später wurden alle drei (einschließlich der französischen TWICKENHAM FERRY !) Fähren in Dover requiriert und der englischen Marine übergeben. Nach Umbauten zu Minenlegern erhielten die Schiffe folgende Namen : HMS TWICKENHAM, HMS HAMPTON und HMS SHEPPERTON. Für den Krieg erhielten die drei Minenleger 84 t schwere Kranbrücken, mit denen Waggons und Lokomotiven in jedem Hafen abgesetzt werden konnten. Sie kamen nun häufig zwischen Stranraer und Larne zum Einsatz. Nach der Invasion in der Normandie fanden regelmäßige Fahrten zwischen Southampton und Cherbourg statt.



Im Winter fuhr die VORTIGERN zwischen Dover und Dunkerque. Foto: Fotoflite



Die SAINT GERMAIN in Sealink Farben im Juli 1986 vor Dunkerque.

Foto: Frank Heine

Kurz vor Kriegsende auch ab Folkestone oder Dover nach Calais und Boulogne.

Wiederaufnahme des Verkehrs

Nach Beendigung des Krieges wurden die drei Fähren an die SR zurückgegeben und eröffneten im Februar 1946 den täglichen Fährdienst Dover-Calais - noch mit Krangerüst !

Ein Jahr später wurden sie wieder zurückgebaut und auf Ölfeuerung umgestellt. Die TWICKENHAM wurde jetzt erst wieder an ALA zurückgegeben und es ging zurück auf die Route Dunkerque-Dover.

Am 14. Dezember 1947 wurde der Fährdienst hier wieder im vollen Umfang aufgenommen. Im darauffolgenden Jahr wurden in Großbritannien die Eisenbahngesellschaften unter dem Namen „British Rail“ zusammengefaßt. Die ALA blieb weiterhin in britischem Besitz. Auf der anderen Kanalseite wurde die Armement Naval SNCF jetzt Partner von British Rail. Im Sommer 1950 machte jedes Schiff zwei Rundreisen pro Tag. Die Trajekte waren so gut ausgelastet, daß SNCF bei Helsingør Skibs og Maskinbyggeri einen Neubau mit

Lieferung 1951 bestellte. Die SAINT GERMAIN, ein sehr elegantes Eisenbahnfährschiff, nahm am 28.7.1951 den Fährdienst auf.

Die Transportzahlen stiegen von Jahr zu Jahr, die Schlafwagenzüge wurden verlängert und 1957 Brüssel an das Schlafwagennetz angeschlossen. Ein Jahr später wurde die Kapazität der drei alten Fähren auf 800 Passagiere angehoben und ab dem 1. November wurden auch Pkw in größerem Umfang transportiert und die Transportzahlen für den Autoverkehr stiegen beständig. In dieser Zeit machte das Gerücht die Runde, es sei ein Kanaltunnel in Planung. Bis dahin sollte es aber noch einige Jahre dauern.

So schob man Neubaupläne immer weiter nach hinten und die Passagiere kritisierten British Rail - die Schiffe kamen langsam aber sicher in die Jahre, aber es tat sich nichts.

Am 30. Mai 1958 wechselte die SAINT GERMAIN auf die Dover-Calais-Route, da der französische Neubau COMPIEGNE auf sich warten ließ. Dort blieb sie bis zum 18.7.1958 im Einsatz. Ein weiteres Mal wurde die SAINT GERMAIN im August 1962 auf der Route Dover-Calais eingesetzt : für Townsend Car Ferries ! Im Oktober 1967 half sie auf der Frachtroute Dunkerque-Harwich aus.

Endlich Neubau in Sicht

British Rail bestellte bei Swan Hunter (die Werft, die auch das Trio der 30er Jahre gebaut hatte) eine Kombifähre, die in der Sommersaison als Autofähre für die Route Dover-Boulogne, im Winterhalbjahr als Eisenbahnfähre zwischen Dover und Dunkerque eingesetzt werden sollte. Für den Autofährverkehr war sie mit Hänge-decks und einer Bugklappe ausgestattet, die auf der Eisenbahnlinie nicht benötigt wurden. Für British Rail (Sealink) war es das erste Fährschiff mit Dieselmotoren,



Die CHARTRES wurde als kombinierte Eisenbahn- /PKW-Fähre gebaut. Foto: Fotoflite

verstellbaren Schrauben und Bugstrahlruder! Das auf den Namen VORTIGERN getaufte Schiff wurde im Juli 1969 an die Eigner abgeliefert und ging am 31.7.1969 auf die Dover-Boulogne-Route. In den nächsten Jahren sollte die VORTIGERN häufiger Gast in Dunkerque sein. Nach Ankunft als Eisenbahnfähre im November 1969 wurde die HAMPTON FERRY in Holyhead aufgelegt. Ende 1969 kaufte Claxton Ltd., Bermuda das Schiff. Im Januar 1970 verholte der in TRE ADDUR umbenannte Veteran nach Piraeus, das er am 5.7.1973 in Richtung Valencia zum Abwracker verließ. Am 24.11.1969 bestellte die ALA den Nachfolger für die TWICKENHAM FERRY. Die folgenden Ereignisse sollten bei ALA nie in Vergessenheit geraten.

Neubau im „Fünfjahresplan“

Gebaut wurde das neue Fährschiff auf der italienischen Werft Cantieri Navali di Pietra Ligure, nahe Genua. 1970 gab die Reederei als Namen „SAINT ELOI“ an, den Schutzpatron von Dunkerque. Die Ablieferung war für den 15. Dezember 1971 vorgesehen. Die SAINT ELOI entstand auf der Grundlage der VORTIGERN. Die Zeichnungen von British Rail wurden übernommen und leicht modifiziert. So erhielt die SAINT ELOI den gleichen Rumpf, aber da sie mehr Eisenbahnfährschiff als Autofähre werden sollte, wurde auf die Bugklappe und die Hänge-decks für Pkw verzichtet. Auch die Innenraumaufteilung unterschied sich von ihrer Halbschwester. Die Werft in Italien kam jedoch in finanzielle Schwierigkeiten, später sollten auch noch die Werftarbeiter streiken. Die Kiellegung fand schließlich am 2.1.1971 statt. Der Stapellauf wurde für September '71 vorgesehen, verzögerte sich dann zunächst bis November. Erst am 26.2.1972 wurde der Neubau dann bei ei-

ner feierlichen Zeremonie zu Wasser gelassen, wonach er dann nach Genua zur Endausrüstung verholte. Dort wurde bis zum 1.2.1973 weitergebaut - bis auch diese Werft in Schwierigkeiten geriet und Konkurs anmeldete. Die Direktoren von ALA bekamen schon graue Haare. Nachdem man der italienischen Regierung die ausweglose Lage geschildert hatte, half diese, indem eine neue Werft mit Namen Nuovi Cantieri Liguri gegründet wurde, um das Schiff fertigzustellen. Der ALA fiel ein Stein von Herzen, aber die Arbeiten sollten nur langsam fortgesetzt werden. Ablieferungstermin wurde nun Dezember 1974.

British Rail mit neuer Tonnage

Die zweite der drei „FERRY's“, die SHEPPERTON FERRY, stellte British Rail am 26.8.1972 außer Dienst. Am 12. September 1972 wurde die alte „Lady“ nach Bilbao zum Abwracker geschleppt. Die „Shepperton“ ersetzte BR durch die ANDERIDA. Diese war eine für Stena Line bei Torsvik Versted A/S in Bravik

gebaute Frachtfähre. Sie lief am 11.12.1971 als ANDERIDA vom Stapel. British Rail (Sealink) hatte das Schiff gechartert. Nach erfolgter Ausrüstung vereinbarten Stena und Sealink, daß die Charterer das Schiff nach erfolgreicher Werftprobefahrt kaufen würden. Fertiggestellt wurde sie am 28.4.1972 und wurde drei Tage später an Carpass Shipping Co. Ltd., London verkauft. Die ANDERIDA wurde anschließend bei der Bauwerft zur Eisenbahnfähre umgebaut und erhielt dabei zwei Gleise auf dem Hauptdeck. Am 24. August 1972 erreichte die ANDERIDA Dover und wurde vier Tage später in Dienst gestellt. Sie verkehrte bis zum 26. Oktober 1976 auf der Route Dunkerque-Dover und wurde später auf verschiedenen Sealink-Routen eingesetzt. Sie kehrte aber öfters für „Aushilfsjobs“ auf die Train-Ferry-Route zurück.

Inzwischen fuhr nur noch eine Fähre aus dem Original-Trio von 1934/35, die TWICKENHAM FERRY. Diese erhielt im Oktober 1973 noch eine größere Überholung und sollte nach dem Eintreffen der SAINT ELOI als Frachtfähre weiterfahren. Am 12. September 1973 lief bei Dubigeon Normandie S.A. in Nantes eine weitere kombinierte Eisenbahn/Autofähre vom Stapel. Bestellt wurde dieses Schiff von SNCF und wurde auf den Namen CHARTRES getauft. Auch dieses Schiff war für den Einsatz als Autofähre im Sommer und als Eisenbahnfähre im Winter vorgesehen. Mit einem Monat Verspätung wurde die CHARTRES am 9.1.1974 abgeliefert. Am 25.1.1974 wurde sie indienstgestellt und verkehrte als Frachtfähre zwischen Dunkerque und Dover. Die SNCF hatte Personalprobleme und als die CHARTRES am 12.3.1974 den Passagierdienst eröffnen sollte, wurde sie bestreikt. Sie blockierte den Fähranleger in



Nach über 3 Jahren Wartezeit kam die SAINT ELOI im März 1975 in Dienst.

Foto: Hanny & Leo van Ginderen

Dunkerque bis zum 18.3.1974, und als sie als Frachtfähre wieder im Einsatz war, mußte die TWICKENHAM FERRY den „Night Ferry“-Dienst weiterführen, bis der personelle Engpaß behoben war. Dennoch kam das Ende der TWICKENHAM FERRY eher als erwartet. Am 5. Mai 1974 lag die „Twickenham“ in Dunkerque mit Kesselproblemen. Diese tauchten alle Jahre wieder auf, doch die Reederei wollte nun kein Geld mehr in die „Lady“ investieren. Dazu kam, daß ihr Passagierzertifikat am Ende des Monats auslief. Sie wurde zum Verschrotten verkauft und verließ ihren Heimathafen am 28.5.1974 am Schlepphaken Richtung Spanien zum Abwracken.

Sommerlicher Engpaß

Da die SAINT ELOI immer noch auf sich warten ließ und die CHARTRES als Autofähre zwischen Calais/Boulogne und Dover verkehrte, trat im Sommer ein Engpaß zutage. Nur noch die VORTIGERN war jetzt übriggeblieben und mußte ab 25.7.74 auch noch auf der Route Dover-Boulogne aushelfen, da dort die betagte „Fährdame“ NORMANNIA (2219 BRT/1952) für den Rest der Saison ausfiel. Am 24. Oktober desselben Jahres führte ein „neues“ Schiff Anlegeversuche im Dover-Dock durch. Die TRANSCONTAINER I von SNCF war 1969 gebaut worden und war mit 2289 BRT vermessen. Sie war als Frachtfähre für Dunkerque-Harwich gebaut worden und erhielt nun zwei Gleise. Im November gab sie ihren Einstand zwischen Dunkerque und Dover. Es sollte aber nur ein kurzes Gastspiel werden, denn am 8.1.1975 wechselte sie wieder auf die Harwich-Route.

Grund zur Freude

Anfang 1975 gab es endlich wieder freundliche Mienen bei ALA! Gute Nachrichten aus Italien machten die Runde - die SAINT ELOI sollte nun am 20. Januar 1975 abgeliefert werden. Große Freude in Dunkerque - das neue ALA Flaggschiff erreichte am 1. März endlich seinen Heimathafen. Man muß halt Engelsgeduld haben bis ein Heiliger erscheint. In diesem Fall 39 Monate ! Nach Testfahrten wurde die SAINT ELOI am 12. März in Dienst gestellt.

Der neue Hafen in Dunkerque

Der Fährverkehr entwickelte sich weiterhin positiv und in Frankreich baute man deshalb einen neuen Fährhafen in Loon-Plage. Dieser liegt ca. 20 km westlich vom

Stadthafen Dunkerques entfernt. Der neu geschaffene Hafen „Port Rapide“ (Dunkerque West) hat einen entscheidenden Vorteil : er ist ein offener Tidehafen. Dadurch fallen lange Schleusungszeiten weg und die Fahrzeit verkürzte sich von ca. vier auf zweieinhalb Stunden. Ein neuer Anleger wurde gebaut, der es erlaubte, die Fährschiffe mit zwei Lokomotiven gleichzeitig zu be- und entlanden. Das Terminal wurde in der Nacht auf den 5. Juli 1976 eröffnet. Nun schafften die Fähren drei statt bisher zwei Umläufen pro Tag. Für die zu erwartende Transportsteigerung wurde die SAINT GERMAIN umgebaut. Eine neue Lounge wurde auf das Oberdeck gesetzt. Die Vermessung stieg auf 3492 BRT, es konnten jetzt bis zu 1000 Passagiere befördert werden. Nachdem der neue Hafen einige Monate in Betrieb war, mußten die Reedereien feststellen, daß der erhoffte Erfolg ausblieb. Die Infrastruktur

ten, die SAINT ELOI unter britische Flagge zu nehmen, aber massive Proteste aus Frankreich wußten dies zu verhindern. Vor Cap Griz Nez kollidierte die SAINT GERMAIN am 21.2.1979 mit dem Bulker ARTADI, zwei Menschen starben. Das Schiff wurde in Dunkerque repariert. Durch den ständig wachsenden Autoverkehr verloren die Schlafwagenzüge immer mehr an Bedeutung. Auch das Wagenmaterial war sehr veraltet. Der berühmte „Night Ferry“-Express stellte am 31. Oktober 1980 den Dienst ein. Die Passagiere konnten weiterhin die Nachtfähre benutzen, der einzige Unterschied war, daß der Zug nicht mehr mitfuhr. Zum erstenmal verließ die SAINT ELOI am 11. Juli 1981 ihre Stammroute, um als Autofähre zwischen Dover und Boulogne zu verkehren, aber nur an Wochenenden. Ihren Platz nahm in dieser Zeit die ANDERIDA ein. Diese wurde zunächst



Von 1972 bis 1976 fuhr die ANDERIDA als Eisenbahnfähre zwischen Dover und Dunkerque. Foto: Fotoflite

war einfach unzureichend : kein Bahnhof, kein Autobahnanschluß.

Dunkerque-West ist umgeben von großen Sanddünen und durch seine Lage starken Winden ausgesetzt. Man fühlt sich eher in die Sahara versetzt als auf einem modernen Fährterminal. Im Laufe der Jahre ist es dort etwas grüner geworden, doch es ist immer noch ein unheimlicher Ort. Es hat sich dort viel Industrie angesiedelt. Neben Chemie- und Stahlwerken auch ein Atomkraftwerk mit sechs Reaktoren. Wer wartet dort schon gerne auf eine Fähre ?

Positiv entwickelte sich aber der Lkw-Verkehr und so wurde eine Zeit lang zusätzlich die wieder instandgesetzte Fähre NORMANNIA zwischen Dover und Dunkerque eingesetzt. Am 23.3.1977 übernahm British Rail auch die restlichen Anteile an der ALA, die so eine 100%ige Tochter von BR wurde. Der Name ALA wurde aber beibehalten. Die Briten plan-

Ende Oktober nach Griechenland verkauft und fährt seit 1987 als CTMA VOYAGEUR in kanadischen Gewässern. Die Passagiere beschwerten sich über den schlechten Zustand der SAINT GERMAIN und so führte ab 1.1.1982 nur noch die SAINT ELOI die zuglosen „Night-Ferry“-Abfahrten durch. Der Fahrplan gestaltete sich nun so, daß die SAINT ELOI Dover um 23.20 Uhr verließ und Dunkerque um 4.20 Uhr.

Anfang Mai 1982 verabschiedete sich die CHARTRES, die nun auf die Strecke Newhaven-Dieppe wechselte. 1983 mußte die SAINT ELOI auf anderen Routen aushelfen, da zwei andere Fähren ausgefallen waren.

Von nun an ging es mit der Verbindung Dunkerque-Dover stetig abwärts. Im Juli 1984 stieg British Rail nach dem Verkauf der Sealink-Flotte an SeaContainers aus dem Fährverkehr aus. Neuer Name der

Gesellschaft wurde „Sealink British Ferries“. Pläne kamen auf, die SAINT GERMAIN ab 1.1.1985 nur noch als Frachtfähre zu nutzen, woraufhin prompt nach Verwirklichung des Planes, am 1.1.1985, gestreikt wurde. Nicht nur in Dunkerque, auch in Calais, Boulogne und Dieppe wurden die SNCF-Fähren bestreikt. Die SAINT GERMAIN blockierte die Hafeneinfahrt von Port Rapide für neun Tage, dann brach die Streikfront zusammen. Die SAINT GERMAIN absolvierte nach dem 20.2.1985 nur noch zwei Rundreisen pro Tag, als Frachtfähre für 36 Passagiere.

Nun fuhr nur noch die SAINT ELOI mit Passagieren, doch nach der Sommersaison konnte man auch diesen Dienst nicht mehr halten. Der konkurrierende Hafen von Calais liegt einfach zu nah an Dunkerque, das sich nun geschlagen geben mußte. Die letzte Passagierabfahrt fand am 27. September 1985 statt, einen Tag später trat die Besatzung der SAINT ELOI in den Streik. Am 17. Juli 1985 bestellte SNCF bei Chantiers du Nord et de la Méditerranée S.A. (Normed) in Dunkerque eine Frachtfähre. Als Doppeldeck-Fähre sollte diese eine Kapazität haben, die viermal größer ist als die der beiden vorhandenen Projekte. Neue Anleger mußten auf beiden Seiten des Kanals gebaut werden. Der Anleger in Dover kann einen Tidenhub von 7,20 m ausgleichen und ist 105 m lang. Auf französischer Seite wurde der vorhandene Anleger umgebaut.

Das Jahr 1986 verlief ohne besondere Vorkommnisse und die SAINT ELOI fuhr nun als Frachtfähre mit Zulassung für 36 Passagiere. Zur Werftüberholung der SAINT ELOI kehrte die CHARTRES im November auf Dunkerque-Dover zurück. Am 16.3.1987 bekam die Route ein drittes Eisenbahnfährschiff, die CAMBRIDGE FERRY (3061 BRT/1963). Diese war seit ihrer Indienststellung auf der Route Harwich-Zeebrügge eingesetzt gewesen. Am 1. Mai 1987 kollidierte sie mit der SAINT ELOI um 4.30 Uhr in dichtem Nebel vor Dover. Die CAMBRIDGE FERRY bohrte ihren Bug in die SAINT ELOI. Letztgenannte wurde innerhalb von neun Tagen in Calais repariert, während sie von der CHARTRES vertreten wurde.

Die CAMBRIDGE FERRY hatte fast ihren ganzen Bug verloren und wurde nach der Reparatur aufgelegt. Die SAINT ELOI wurde Anfang August 1987 vom Fährdienst abgezogen um in Dieppe auszuweichen, nachdem die VERSAILLES (ex STENA DANICA/Bj. 1974) mit Maschinenschaden ausgefallen war. Nach einigen Tagen übernahm die VORTIGERN, die zu

Die Hauptdaten der Fährschiffe zwischen Dunkerque und Dover:

| | BRT | Länge m | Breite m | Eisenbahn/ Autodeck | Pass. | Maschine | Kn |
|---|-------|------------|-------------|--|-------|--|------|
| TWICKENHAM FERRY HAMPTON FERRY SHEPPERTON FERRY | 2.839 | 109,50 | 19,00 | 4 Gleise = 305m 25PKW Oberdeck | 700 | 2 Dampfturbinen 5000PS | 15,0 |
| SAINT GERMAIN | 3094 | 115,73 | 18,47 | 12 Personenwagg. od. 36 Güterwagg. 25 PKW Oberdeck | 850 | 2x9-Zyl. Diesel B&W 6400 PS | 16,5 |
| VORTIGERN | 4480 | 114,61 | 19,23 | 4 Gleise = 366m 240 PKW | 1400 | 2x16-Zyl. Diesel Pielstick 14300 PS | 19,5 |
| ANDERIDA | 1579 | 106,00 | 16,03 | 2.591tdw | 36 | 4 Normo Diesel 4000 PS | 16,0 |
| CHARTRES | 4950 | 115,40 | 19,23 | 350m Gleise 240 PKW | 1400 | 2x16-Zyl. Diesel | 20,5 |
| SAINT ELOI | 4649 | 114,60 | 18,60 | 160 PKW/4 Gleise 35 Güter- oder 10 Schlafw. + 11 Güter | 1000 | 2x16 Zyl. Diesel Pielstick 17200 PS | 21,8 |
| NORD PAS-DE-CALAIS | 13727 | 160,10 | 22,40 | 600 m Gleise 700 m Trailer | 80 | 2x16 Zyl. Diesel Sulzer 24500 PS | 22,5 |

dieser Zeit im River Fal aufgelegt war, am 6.8.87 den Dienst, die SAINT ELOI wechselte zurück auf ihre Stammroute. Die VORTIGERN wurde im April 1988 nach Griechenland verkauft und fährt seither als MILOS EXPRESS für Lindos Lines zwischen Piraeus und den Kykladen.

Die neue „Train Ferry“

Am 15.12.1987 wurde die neue Frachtfähre von Normed an SNCF abgeliefert. Stapellauf und Taufe hatten am 15.4.1987 stattgefunden. Das Schiff erhielt den Namen NORD PAS DE CALAIS. Leider war der Anleger in Dover noch nicht fertig, so daß das Schiff in den ersten fünf Monaten als Frachtfähre zwischen Dover und Calais eingesetzt wurde. Schuld an der Verspätung war der Orkan der Südengland in der Nacht zum 17. Oktober 1987 heimsuchte und den Anleger fast komplett zerstörte. Die SAINT ELOI beendete ihre Karriere auf der Eisenbahnfährlinie am 24. April 1988 und ging zur Werftüberholung. Hier kurz ihr weiterer Lebenslauf:

Zwischen Mai und September 1988 verchartert an SNCF für Dover-Calais. Danach aufgelegt in Dunkerque und zwischen Januar und April 1989 Einsatz in der Irischen See für Sealink. Im Sommer 1989 wieder Dover-Calais, am 20.5.89 umbenannt in CHANNEL ENTENTE. Danach verchartert an Isle of Man Steam Packet Co. (IoMSPC) und am 14.2.1990 an IoMSPC verkauft. Am 8.12.90 in KING ORRY umbenannt. Nach Umbauten noch so im Dienst auf den Routen Douglas (Isle of Man) - Heysham bzw. Liverpool.

Die NORD PAS DE CALAIS eröffnete den „neuen“ Fährdienst am 9.5.1988. Die SAINT GERMAIN fuhr einen Tag früher zum letzten Mal mit Güterwaggons über den Ärmelkanal. Sie bekam noch eine Gnadenfrist bis zum 16.5.1988 und beför-

derte bis dahin Lastkraftwagen. Bei der letzten Abfahrt war die SAINT GERMAIN über die Toppen geflaggt. Das Ferry Dock in Dover wurde geschlossen und der Gleisanschluß abgerissen, ein Fehler, wie sich später herausstellen sollte.

Die SAINT GERMAIN wurde im Stadthafen von Dunkerque aufgelegt und am 28.5.1988 fand an Bord eine große Abschiedsfeier statt. Man wollte das Schiff als Museum erhalten, aber die Finanzierung kam nicht zustande. Triton Shipping Delivery kaufte das Schiff am 12. Juli 1988. Am 21. Juli verließ es als GERMAIN seinen Heimathafen, den es in 37 Jahren immer nur kurz verlassen hatte. Während ihrer aktiven Zeit fuhr die SAINT GERMAIN über 60.000 mal über den Ärmelkanal. Jetzt hatte sie ihre letzte Reise angetreten, die mit eigener Kraft nach Port Alang zum Abwracker führte, wo sie am 11.8.1988 als GERMAIN eintraf. Dort begann die Firma NCK Sun Exports mit dem Abbruch. Auf der Verbindung Dunkerque-Dover war jetzt die NORD PAS DE CALAIS das einzige Schiff. Ende September traten technische Probleme am neuen Anleger in Dover auf. CAMBRIDGE FERRY und CHARTRES nutzten das alte Ferry Dock, um bis zum 13.10.88 den Fährdienst aufrechtzuerhalten. Dazu mussten extra wieder neue Schienen gelegt werden. Zum allerletzten Mal wurde das Ferry Dock vom 28-30 Dezember 1988 gebraucht, als die CHARTRES hier nochmal verkehrte. Erneut mussten neue Gleise gelegt werden. Danach wurde ein weiteres Kapitel der Fährschiffahrt beendet und das Ferry Dock abgerissen.

Nachdem die CHARTRES ihre letzte Fahrt zwischen Dover und Dunkerque absolviert hatte, wurde sie noch nach Dieppe eingesetzt und fuhr ab Sommer 1990 bis 1993 zwischen Dover und Calais in Charter für ALA. Im November 1993 wurde sie an die

griechische Reederei Agapitos Bros.verkauft und verkehrt seitdem als EXPRESS SANTORINI zwischen Piraeus und der griechischen Inselwelt.

Im Jahre 1989 wurden die Fährschiffe der französischen Eisenbahn SNCF aus der Muttergesellschaft ausgegliedert. Sie wurden daraufhin für die Société Nouvelle D' Armement Transmanche (SNAT) registriert. Auch auf britischer Seite tat sich einiges. Am 11. April 1990 übernahm Stena Line die Reederei Sealink British Ferries von SeaContainers Ltd. Stena übernahm auch 49% der Anteile an den vier Fähren von SNAT. Die NORD PAS DE CALAIS war in diesen Deal nicht eingeschlossen und fuhr bis 1992 in den Farben von SNCF, bevor auch sie die SNAT-Bemalung erhielt. Der Fährdienst entwickelte sich wieder gut, die Transportzahlen stiegen wieder. Außerdem sollte die NORD PAS DE CALAIS nach Eröffnung des nun im Bau befindlichen Kanaltunnels den Transport von Gefahrgut übernehmen. Anfang 1992 kam sogar ein zweites Schiff auf die Route, die STENA CHALLENGER. Die RoPax-Fähre war erst 1991 in Norwegen gebaut worden und befuhr seit dem 26.6.91 die „Kanalautobahn“ Dover-Calais. Von Mai bis August wurde an Wochenenden sogar ein Passagierdienst zwischen Dover und Dunkerque eingerichtet. Die STENA CHALLENGER hat bei einer Größe von 18.523 BRZ eine Trailerstellfläche von 1560 m und kann 500 Passagiere befördern.

Während der Woche machte die STENA CHALLENGER zwei Umläufe, an Wochenenden dagegen nur einen Umlauf täglich. Da die Schiffe gut ausgelastet waren behielt man die „Challenger“ auch im folgenden Jahr auf der Route. Am 18. März



Die NORD PAS-DE-CALAIS im ersten Anstrich vor den Klippen von Dover. Foto: Fotoflite

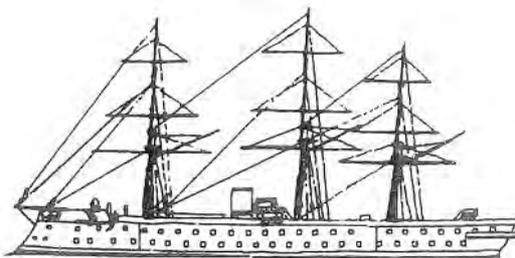
1994 wechselte sie wieder auf Calais, um die Fahrplanfrequenz gegenüber der Konkurrenz, P&O, zu erhöhen.

1994 wurde, nach langer Verzögerung, der Kanaltunnel eröffnet. Natürlich werden jetzt auch Güterzüge durch die „Röhre“ geschickt, so daß für die NORD PAS DE CALAIS nicht mehr viel übrigblieb. Nun kam noch hinzu, daß Stena Line und SNAT nicht über eine weitere Zusammenarbeit einigen konnten und seit Anfang des Jahres 1996 getrennte Wege gehen. SNAT kämpft seitdem unter dem Namen „SeaFrance“ um die Gunst der Passagiere zwischen Dover und Calais. Im Sommer 1995 tauchten Gerüchte auf, die NORD PAS DE CALAIS solle zur Kombifähre umgebaut werden. Die Reederei konnte diese Pläne nicht bestätigen. SeaFrance wird aber die NORD PAS DE CALAIS zwischen Dover und Calais als Frachtfähre unter dem Namen SEAFRANCE NORD PAS DE CALAIS mit fünf Rundreisen pro Tag einsetzen.

Das bedeutet das Ende der letzten Eisenbahnfähre im Kanal und einen Schlag gegen den Kanaltunnel zugleich, denn ca. 30.000 t Gefahrgut müssen nun auf die Straße ausweichen, werden aber weiterhin mit den Fähren transportiert.

Die letzte Abfahrt der NORD PAS DE CALAIS fand am 22. Dezember 1995 statt. Damit ist die Route Dunkerque-Dover ein weiteres Opfer des Kanaltunnels geworden. Der gesamte Verkehr der Region geht nun über Calais-Dover und es bleibt zu hoffen, daß die Reedereien P&O, Stena Line, SeaFrance und Hoverspeed weiterhin dem Tunnel trotzen und ihn um Längen schlagen !

Olivers Welt der Schiffsminiaturen und maritime Geschenkkideen



U-und S-Bahnhof Bundesplatz

***Isoldestraße 4
12159 Berlin - Friedenau
Tel: 030/ 852 35 75
Fax: 030/ 851 19 90***

***Öffnungszeiten:
Mo - Fr 10.00 - 18.00
Sa 9.00 - 13.00***

MODELLFÄHREN

1:1250

von Norbert Bröcher

Offenbar bedarf es der Einstellung einer 93jährigen Fährverbindung bis das letzte dort aktive Fährschiff als Modell erscheint - so jedenfalls ist es mit der WARNEMÜNDE geschehen. Kaum hat das ehemalige DR-Fährschiff mit dem neuen Namen ADMIRAL und Heimathafen Olbia die Ostsee wohl endgültig verlassen, da tauchte das erste Vorserienmodell im Maßstab 1:1250 in den Vitrinen eines Hamburger Modellfachgeschäftes in Begleitung der Kanalfähre STENA FANTASIA auf. Beide Modelle werden in nächster Zeit von der Carat-Modellserie ausgeliefert.

Weitere Neuheiten konnten im Februar auf der Spielwarenmesse in Nürnberg in Augenschein genommen werden. Bei der Firma Conrad /Hansa sind einige ganz aktuelle Neuablieferungen dieses und des vergangenen Jahres schon als Modelle vorgestellt worden. Näheres in der tabellarischen Zusammenfassung.

Tabellarische Zusammenfassung der Neuheiten bzw. angekündigter Modelle:

Geordnet sind sie nach Herstellern, angegeben jeweils:

1. Hersteller / Serienname und -nummer
2. Modellname
3. Baujahr und Modellzustand
4. Reederei / Charterer / Linie / Dienst
5. Bemerkung: S = Serie mit größerer Stückzahl, gewöhnlich im Fachhandel zu finden; KS = Kleinserie, nur bei einigen Fachhändlern bzw. beim Modellbauer direkt erhältlich; MB Kleine Auflage, ausschließlich beim Modellbauer erhältlich.

| | | | | | |
|---------------|--------------|--------------------------|--|---------------------------------|---|
| Bille | 83 | OLAU HOLLANDIA | 1989 | einmalige Neuauflage 1996 | S |
| Carat | 017 | WARNEMÜNDE | Z. 1994 | erscheint März 1996 | S |
| | 043 | STENA FANTASIA | Z. 1991 | erscheint März 1996 | S |
| Hansa | Co-S 10443 | PETERSBURG | Z. 1995 | erscheinen im | S |
| | Co-S 10444 | OBOLA | 1996 | Laufe des Jahres | S |
| | Co-S 10444/1 | ORTVIKEN | 1996 | 1996 | S |
| | Co-S 10444/2 | ÖSTRAND | 1996 | (Messeneuheiten) | S |
| Hydra | 17 | NILS DACKE | yZ. 1980 | TT-Saga Line | S |
| | 18 | QUIBERON (ex NILS DACKE) | Z. 1984 | Brittany Ferries | S |
| | n.N. | KORSØR | Korrektur zu letzter Ausgabe: Jahr 1883, in Vorbereitung | | S |
| Klabautermann | 11 | BOLERO | Z. 1983 | Fred. Olsen Lines / Sommer 1996 | S |
| | 11A | JUPITER | Z. 1991 | Color Lines / Sommer 1996 | S |
| SX | 202 | NORBANK | 1995 | North Sea Ferries | S |
| | n.N. | SUPERFAST I | 1995 | im Laufe des Jahres 1996 | S |

Erste Fortsetzung des Überblicks Fahren und RoRo Schiffmodelle 1:1250

Serie SEXTANT (SX)

Sextant Schiffmodelle werden ebenso wie Ostrowski Modelle von der Fa. Modellpool in Österreich hergestellt und vertrieben. Die Modellserie hat heute einen sehr guten Standard erreicht und erfreut die Fähr- und RoRo Sammler immer wieder mit wohl gelungenen Miniaturen; die Serie wird laufend ergänzt und fortgesetzt. (Alle folgenden Angaben gem. Herstellermitteilungen, erwähnt werden nur die Fähr- und RoRo Modelle)

| | | | | | | | | | |
|--------|--------------------|-------|-----|------|-----------------|----------------------|-------|-----|------|
| SX 077 | LILLOET | RoRo | GER | 1979 | SX 118 | MOBY PRINCE | Fähre | ITA | 1968 |
| SX 078 | PROJECT ORIENT | RoRo | NL | 1981 | SX 127 | SEAWAY PRINCE | RoRo | AUS | 1975 |
| SX 081 | VIKING SAGA | Fähre | FIN | 1980 | SX 129 | SKANDINAVIA | Fähre | DK | 1982 |
| SX 084 | FINNROSE | RoRo | SWE | 1981 | SX 140 | MERCANDIAN PRESIDENT | RoRo | DK | 1982 |
| SX 087 | GUSTAV VASA | Fähre | SWE | 1973 | SX 141 | NEDLLOYD ROCHESTER | RoRo | NL | 1978 |
| SX 090 | KAPTAN SAIT ÖZEĞE | RoRo | TUR | 1977 | SX 142 | NEDLLOYD ROSARIO | RoRo | NL | 1978 |
| SX 091 | GEDSER | Fähre | DK | 1976 | SX 146 | SEALORD CHALLENGER | RoRo | GB | 1968 |
| SX 092 | TRAVEMÜNDE | Fähre | DK | 1971 | SX 163 | SAUDI ABHA | RoRo | SIN | 1982 |
| SX 094 | STENA SEARUNNER | RoRo | SWE | 1977 | SX 164 | KALLISTE | RoRo | FRA | 1983 |
| SX 097 | SAINT PATRICK | Fähre | IRL | 1973 | SX 166 | SEA WOLF | RoRo | USA | 1984 |
| SX 098 | NORSUN | Fähre | NL | 1987 | SX 169 | JAN HEWLIUSZ | RoRo | POL | 1977 |
| SX 102 | ST. ANSELM | Fähre | GB | 1980 | SX 171 | LÜBECK LINK | RoRo | SWE | 1990 |
| SX 104 | PRINSESSE RAGNHILD | Fähre | NOR | 1981 | SX 173 | FORTE | RoRo | NL | 1989 |
| SX 106 | STENA DANICA | Fähre | SWE | 1983 | SX 193 | NILS HOLGERSSON | Fähre | GER | 1964 |
| SX 108 | POMMERANIA | Fähre | POL | 1978 | SX 197 | ESTONIA | Fähre | EST | 1980 |
| SX 110 | APOLLO | Fähre | SWE | 1970 | SX 198 | PETER PAN | Fähre | GER | 1964 |
| SX 113 | NORSTAR | Fähre | NL | 1974 | SX 202 | NORBANK | RoRo | NL | 1994 |
| SX 114 | SCHACKENBORG | RoRo | DK | 1979 | SX Sondermodell | PRIDE OF BURGUNDY | Fähre | GB | 1991 |

BALTIC EXPRESS LINE IM KONKURS

von Marko Stampehl

Die Baltic Express Line hat am 12. Januar in Stockholm und am 15. Januar in Helsinki Konkurs angemeldet. BEL war für das Marketing der unter dem Namen Baltic Line betriebenen Fährlinien von Schweden, Deutschland und Finnland nach Rußland und Lettland zuständig. Auch in Rußland meldete BEL Konkurs an. Die Baltic Express Line in Schweden gehört zu 70% der Baltic Shipping Co., die restlichen 30% sind in schwedischen Händen. Die Angestellten wurden entlassen bzw. beurlaubt. Betroffen sind insgesamt etwa 70 Mitarbeiter, davon rund 40 in Schweden und 15 in Finnland.

Die Zusammenarbeit hatte 1991 begonnen, als BSC sich an EffJohn wandte, um Unterstützung bei der Vermarktung der Fähre ILICH zu bekommen, die noch in der Sowjetzeit die Linie Leningrad (heute St. Petersburg) - Stockholm eröffnete. Zu diesem Zweck gründeten drei EffJohn-Reedereien die Baltic Express Line. 1992 kamen auch die ANNA KARENINA und die KONSTANTIN SIMONOV unter die Fittiche der BEL. 1994 verkaufte EffJohn die Baltic Express Line an Baltic Shipping Co., die ihrerseits den Geschäftsführer Toni Schönfelder mit 30 % an BEL beteiligten. Ab 1994 begann es dann auch langsam bergab zu gehen. Baltic Shipping Co. übernahm fortan sämtliche Einnahmen (monatlich rund 1 Mio. Dollar) die an Bord der Schiffe erzielt wurden. Dieses Geld verschwand in dunklen Kanälen auf nimmerwiedersehen, die Reederei konnte schließlich die gegen sie bestehenden Forderungen nicht mehr bezahlen. Die meisten der Schiffe der BSC wurden an die Kette gelegt. Jegliche Vorschläge zur Sanierung, die u.a. von schwedischen und niederländischen Experten gemacht wurden, wurden laut Svensk Sjöfartstidning von BSC abgeschmettert.

Schon im Dezember 1995 lag die ILICH wochenlang beschäftigungslos im Hafen von Stockholm, da man der Besatzung monatelang sowohl die Rubel- als auch die Valutaheuer schuldig geblieben war. Auch die Besatzung der KONSTANTIN-SIMONOV hatte monatelang kein Geld gesehen und die Finnische Seemannsunion deshalb am 30. November in Helsinki um Hilfe gebeten. Bei der ILICH drohte sogar die Zwangsversteigerung des Schiffs, um daraus die Lohnforderungen, die sich insgesamt auf Millionenbeträge summieren, zu befriedigen. Von den Zahlungsschwierigkeiten der Baltic Line betroffen ist auch



Die ILICH liegt im Dezember 1996 beschäftigungslos in Stockholm auf.

Foto: Dirk Jankowsky

die Besatzung der ANNA KARENINA.

Die Besatzungen der Baltic Line bezogen normalerweise ein durchschnittliches Gehalt von 150.000 Rubel pro Monat zuzüglich eines Valutabetrags. Dieser betrug bei Offizieren rund 700 US-Dollar. Wie der zweite Ingenieur der KONSTANTIN SIMONOV im Dezember der Helsingin Sanomat gegenüber äußerte, hatte die Besatzung seit Februar 1995 keine Rubelheuer, und seit August 1995 keine Valutaheuer mehr erhalten.

KONSTANTIN SIMONOV hatte die Kreuzfahrten nach St. Petersburg bereits Anfang des Jahres aufgrund der Eissituation im östlichen Teil des Finnischen Meerbusens eingestellt. Ob sie den Verkehr im März wie angekündigt, wieder aufnehmen wird, ist mehr als fraglich.

Unterdessen gab die Nachfolgegesellschaft der Baltic Express Line in Kiel, die Baltic Line Schifffahrtsgesellschaft mbH bekannt,

daß der Verkehr mit der ANNA KARENINA nach St. Petersburg fortgesetzt wird, jedoch als Direktdienst ohne Anlaufen des Hafens von Nynäshamn. Auch der RoRo-Frachter INZHENER MACHULSKIY verkehrt weiter.

Das Ende von Baltic Express Line und Baltic Line ist bezeichnend für die momentane russische Wirtschaftslage. Denn die Fährn hatten eine gute Auslastung vorzuweisen, das Passagier- und Frachtvolumen entwickelte sich durchweg zufriedenstellend bis gut. Doch es ist müßig zu versuchen, nachzuvollziehen, in welche dunklen Kanäle die Einnahmen von Bord und aus dem Ticketverkauf geflossen sind. Es ist unwahrscheinlich, daß die Drahtzieher je bekannt werden. Die nähere Zukunft wird zeigen, welches Schicksal die Schiffe der Baltic Line ereilen wird.

Es wäre ein wahrhaft trauriges Ende.

FERRIES AKTUELL

NEUE FINNLINK-ROUTE

Anfang April 1996 eröffnet Finnlink mit der FINNSAILOR eine neue Route zwischen Norrköping und Südfinnland. Das Schiff wird zu diesem Zweck zur Zeit bei der Turku Repair Yard zu einem Kombi-RoRo mit einer Passagierkapazität von 120 Plätzen umgebaut. Eventuell soll das Schwesterschiff ANTARES später folgen, falls sich die neue Linie als Erfolg erweist.

Finnlines Oy hat im Dezember 1995 die Anteile der Neste Oy an Finnlink Oy übernommen. Damit befinden sich 41,2 % der Anteile von Finnlink im Besitz von Finnlines. Finnlink betreibt neben der neu zu eröffnenden Linie bereits eine Frachtlinie zwischen Uusikaupunki und Hargshamn. Im Einsatz befinden sich hier die FINNMAID (ex CAPELLA AV STOCKHOLM -88, ex CAPELLA -85, ex HANS GUTZEIT -82) und die FINNFELLOW.
Marko Stampehl



Die FINNSAILOR erhält Unterkünfte für 120 Passagiere.

Foto: Marko Stampehl

SILJA SYMPHONY AUF GRUND GELAUFEN

Am 7. Februar ist die schwedische Fähre SILJA SYMPHONY in der Nähe von Vaxholm in den Stockholmer Schären auf Grund gelaufen. Das Fährschiff war 1133 Passagieren unterwegs in Richtung Helsinki, als es ca. anderthalb Stunden nach Abfahrt auf einen Felsen lief. Für die Passagiere bestand zu keinem Zeitpunkt Gefahr, obwohl durch ein Leck im vorderen Teil Wasser ins Schiff lief. Noch in der Nacht konnte sich die Fähre aus eigener Kraft befreien und den Rückweg nach Stockholm antreten, ohne daß Passagiere evakuiert werden mußten. Nach der Reparatur in Vuosaari, wurde sie am 16.2.95 wieder eingesetzt.

Marko Stampehl

WRACK DER ESTONIA WIRD ABGEDECKT

Die schwedische Baufirma NCC hat den Auftrag zur Abdeckung des Wracks der am 28.9.94 gesunkenen Ostseefähre ESTONIA erhalten. Das in 80 m Tiefe liegende Schiff wird zunächst mit einer Stoffplane bedeckt, auf die eine Schicht Sand gelegt wird. Es folgen zwei Schichten mit 15 cm dicken Betonplatten, die wiederum von einer 2 m starken Schicht Steine bedeckt werden soll. Damit soll den Zugang zum Wrack, der schwedischen und finnischen Staatsbürgern per Gesetz verboten wurde, endgültig verhindert und die Grabruhe gesichert werden.

Marko Stampehl

PASSAGIERLISTEN AB 1. MÄRZ

Nach langem Tauziehen ist in Finnland ein Gesetz verabschiedet worden, das die Registrierung sämtlicher Passagiere an Bord der Finnland anlaufenden Fährschiffe vorschreibt. Ab 1. März müssen vollständige Passagierlisten mit Namen, Geschlecht, Geburtsdatum und Nationalität der Reisenden an Land hinterlassen werden. Die Listen werden 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes vernichtet. Die Regelung gilt nur für Fähren, die eine Strecke von mehr als 30 Seemeilen zurücklegen oder länger als 3 Stunden auf See sind. Somit fallen beispielsweise die Fähren der Eckerö Linjen zwischen Eckerö und Grisslehamn nicht unter diesen Zwang.

Marko Stampehl

GANZJÄHRIG NACH TALLINN - VAASA-SUNDSVALL EINGESTELLT

1996 wird es in der Sommersaison keine Unterbrechung des Tallinn-Verkehrs bei Silja Line geben. SILJA FESTIVAL wechselt im Sommer nicht in den Bottnischen Meerbusen sondern bleibt ganzjährig im Einsatz zwischen Helsinki und Tallinn. Zusätzlich stärkt WASA QUEEN vom 15. Januar bis 5. Mai die Silja-Position im Finnischen Meerbusen.

In der Zeit vom 25.4. bis 5.5., wenn die SILJA FESTIVAL nach zwei Jahren wieder in die Werft geht, wird WASA QUEEN die Abfahrten alleine durchführen. Der Vaasa-Verkehr wird eingeschränkt und die Tonnage durch den Wegfall der SILJA FESTIVAL im Sommer und der WASA QUEEN im Frühjahr stark reduziert. Künftig wird nur noch die FENNIA ganzjährig im Bottnischen Meerbusen verkehren. Während des Tallinn-Einsatzes der WASA QUEEN wird die FENNIA die Linie Vaasa-Umeå bedienen und in der Saison von Anfang Mai bis September unter anderem den Jakob Lines-Verkehr von Pietarsaari nach Skellefteå fortsetzen. Die Linie Vaasa-Sundsvall wird eingestellt, sie hatte 1995 etwa 10 Mio. Fmk Verlust gebracht.

Marko Stampehl



Die WASA QUEEN verstärkt den Helsinki-Tallinn Verkehr.

Foto: Dirk Jankowsky

TRANSFENNICA VERSTÄRKT NACH LÜBECK

Seit Oktober vergangenen Jahres hat der finnische Transportkonzern Transfennica seine Aktivitäten im Papier- und Zelluloseexport von Finnland zum europäischen Kontinent auf den Lübecker Hafen als Endpunkt ihrer Linienverbindungen konzentriert.

Mindestens sechsmal wird der Lübecker Hafen pro Woche angefahren. Hinzu kommen Schiffe, die eingesetzt werden, wenn das Frachtaufkommen in einer Woche so groß ist, daß die fahrplanmäßige Tonnage dieses nicht alleine bewältigen kann. Nordgehend bedienen die MIMER ex BORE STAR -93 und die BORE SEA, jeweils am Dienstag, Donnerstag und Samstag den südfinnischen Hafen Hanko. Jeweils Freitags kommen entweder die MINI STAR, die LINK STAR oder die MARTHA RUSS nach Lübeck, um von hier aus die finnische Partnerstadt Kotka anzulaufen. Diese Schiffe kommen aus der Nordsee und legen einen meist nur kurzen Zwischenstopp ein, ehe sie Kurs auf Finnland nehmen.

Schließlich finden auch noch zwei Abfahrten pro Woche nach Rauma statt. Donnerstags kommt entweder die GRANÖ oder die STYRSÖ zum Einsatz. Am Dienstag Abend läuft die BORDEN ex BLUE SKY-92, ex BORE SKY-91 nach Rauma aus. Dabei wird im schwedischen Hafen Södertälje (30 km südlich von Stockholm) ein Zwischenstopp eingelegt, um bis zu 800 Export-PKW in Schweden zu löschen. Dieser Dienst wird aber nur mit der BORDEN angeboten und findet nicht am Donnerstag mit der GRANÖ oder der STYRSÖ statt.

Dirk Jankowsky



Im Einsatz für Transfennica, die 1988 bei Sietas in Hamburg gebaute LINK STAR. Foto: Dirk Jankowsky

STENA SCANRAIL WIRD WEITERBESCHÄFTIGT

Der derzeit bei Van der Giessen-de Nord in Krimpen a.d. IJssel entstehende Neubau für die schwedische Stena Line wird seinen Dienst im kommenden Juni aufnehmen. Das neue Schiff, soll zusammen mit dem, ebenfalls noch im Bau befindlichen Katamaran-Neubau HSS 900, die 1983 gebaute STENA JUTLANDICA ablösen, die wie bereits in FERRIES Heft 4/95; Seite 4 berichtet, auf die Dover-Calais-Route wechselt.

Neben diesem Schiff sollte der Neubau, der Einrichtungen für 1500 Passagiere erhalten soll, und auch über 2000 Lademeter für Lkw, oder alternativ 600 m Gleislänge für den Eisenbahngütertransport verfügt, die z.Z. ebenfalls auf der Route Göteborg-Frederikshavn eingesetzte Eisenbahnfrachtfähre STENA SCANRAIL ablösen. Wie aber vor kurzem von Stena gemeldet wurde, wird der geplante neue Anleger in Göteborg nicht mehr rechtzeitig fertig werden, sodaß die STENA SCANRAIL zumindest noch dieses Jahr auf ihrer angestammten Route verbleibt.

Dirk Jankowsky



Die STENA SCANRAIL bleibt vorerst im Einsatz zwischen Göteborg und Frederikshavn. Foto: Dirk Jankowsky
FREDERIKSHAVN-MOSS WIRD EINGESTELLT

Die Göteborger Stena Line wird, nachdem die momentan auf der Strecke Frederikshavn-Göteborg eingesetzte STENA NORDICA im Mai zur Stena-Tochter Lion Ferry Ab wechselt, die besonders bei vielen Familien und Campingurlaubern wegen ihrer preisgünstigen Tarifgestaltung beliebten Verbindung nach Südnorwegen ab April diesen Jahres schließen.

Zwar sollte die Linie, wie im Stena Line Fahrplan 1996 gemeldet wurde, nur noch mit einem reinen Fracht Ro/Ro-Schiff betrieben werden, doch wie seit neuestem zu hören ist, soll auch dieses Vorhaben nicht realisiert werden.

Dirk Jankowsky

STENAS NEUE SCHIFFSGENERATIONEN

Über die maximal elf Schiffe, die 1997/98 für den Stena-Konzern zur Ablieferung kommen, haben wir bereits kurz in der letzten FERRIES Ausgabe 4/95 auf Seite 27 berichtet. Kürzlich wurden etwas konkretere Angaben über technische Daten und das Aussehen der Neubauten bekannt. Die maximal sieben, reinen Ro/Ro-Frachter (genaue Stückzahl wird während der Bauphase festgelegt), entstehen bei der Werft SEC in Viareggio in Italien. Die Schiffe sollen über 2700 Lademeter für rollende Ladung und über eine Tragfähigkeit von 12.350 tdw verfügen. Vier Hauptmotoren sollen eine Geschwindigkeit von bis zu 22 Knoten ermöglichen.

Es ist damit zu rechnen, daß u.a. die STENA CARRIER und die STENA FREIGHTER zwischen Göteborg und Travemünde, die STENA SEARIDER zwischen Göteborg und Kiel sowie die STENA SEATRADER zwischen Hoek von Holland und Harwich durch die Neubauten ersetzt werden.

Bis zu vier kombinierte Fähr/Frachtschiffe werden außerdem bei der spanischen Werft AESA in Puerto Real gebaut. Diese Schiffe sollen auch maximal 400 Passagiere befördern können. Für Nachtüberfahrten stehen den Fahrgästen 200 Zweibettkabinen zur Verfügung. Die Fahrzeugdecks, die eine Fahrbahnlänge von 2500 m erhalten sollen, werden in Längs- und Querrichtung durch Trennwände unterteilt. Dies soll einem eventuellen Wassereintrich entgegenwirken, und die Schiffe selbst dann Manövrierfähig halten, wenn bis zu einem halben Meter Wasser im Fahrzeugdeck stehen sollte. Alle derzeit geltenden, oder demnächst zu erwartenden neuen IMO-Vorschriften werden voll erfüllt oder sogar übertroffen.

Dirk Jankowsky



Die Projektzeichnungen: so sollen die beiden neuen Stena Schiffstypen aussehen. Zeichnungen: Stena Line

GLEICHBERG ERSETZT PETERSBURG

Im vergangenen Januar wurde die im Euroseabridge-Fährdienst zwischen Travemünde und Sankt Petersburg eingesetzte Ro/Ro-Fähre PETERSBURG, durch die kleinere GLEICHBERG ersetzt. Die PETERSBURG ging nach einem etwa dreiwöchigem Werftaufenthalt bei der Lübecker Flender Werft, am 20. Januar nach Kiel, wurde dort bebunkert, und setzte anschließend ihre Fahrt nach Emden fort. Von dort aus führt sie Bundeswehrtransporte in das ehemalige Jugoslawien durch. Nach Beendigung dieses Einsatzes soll sie zwischen Travemünde und Klaipeda eingesetzt werden.

Dirk Jankowsky

FS WARNEMÜNDE NACH 32 JAHREN, 8 MONATEN UND 5 TAGEN VERKAUFT

Nach langen Verhandlungen und großer Geheimiskrämerei der Deutsche Fährgesellschaft Ostsee GmbH wurde die WARNEMÜNDE für knapp 4 Mio. US-\$ an die italienische Linea TR.I.S. (Linea Transport of Island Sardinia) verkauft. Die juristische Übergangung fand am 31.01.1996 in Warnemünde statt.

Am 02.02. lief die ADMIRAL, so der neue Name, um 11:20 mit einem letzten langen Typhon-Gruß an seine Fans mit Kurs Genua via Skagen aus. In Genua werden 300 neue Kabinen eingebaut, in die beiden äußeren Parkspuren werden je ein Hängedeck für den PKW-Transport eingezogen. Die mittlere Spur bleibt Caravans und LKW's vorbehalten. Die Trajektion von Eisenbahnwaggons wird nicht erfolgen. Im Juli 1996 wird die ADMIRAL die neue Route zwischen Genua und Olbia (Sardinien) eröffnen. Jeden Abend um 18:00 Uhr wird das Schiff im jeweiligen Hafen zu seiner rund 12stündigen Überfahrt ablegen und jeweils um 06:00 Uhr im Zielhafen ankommen.

Roland Bentin

DSB BESTELLT NEUBAUTEN

Bei der Ørskov Staalskibsværft in Frederikshavn hat die DSB Rederi A/S zwei Doppelendfähren für die Strecke Rødby-Puttgarden bestellt. Eine Entscheidung der DFO über Neubauten steht zur Zeit noch aus.

Frank Lose

KIELLEGUNG FÜR DFO-NEUBAU

Am 16.6.95 wurde von der DFO (Deutsche Fährgesellschaft Ostsee) der Neubauftrag an die Schichau Seebeckwerft AG (SSW) in Bremerhaven zum Bau einer kombinierten Eisenbahn-/Trailer-/Personenfähre vergeben.

Voraus gegangen war eine internationale Ausschreibung, an der sich 15 europäische Schiffbaubetriebe beteiligten und aus der die SSW als Sieger hervorging. Die Kiellegung für die rund 200 m lange, 28 m Breite und 21 Knoten schnelle Fähre erfolgte am 6. Dezember 1995, der Stapellauf ist für den 1. Juni 1996 geplant. Das Schiff (Bau-Nr. 1092) läuft unter der Projektbezeichnung "Berlin". Der tatsächliche Name wird erst bei der Ablieferung im Dezember 1996 bekanntgegeben.

Die Fähre ist für 50 Eisenbahnwaggons, 100 LKW, 70 PKW und ca. 1150 Passagiere ausgelegt.

Christian Eckardt

HORTEN-MOSS UNTER NEUER REGIE

Am 1. Januar 1996 ging der Betrieb der Route Horten-Moss über den Oslofjord auf den neuen Betreiber Bastö-Fosen AS über. Bisher pendelten hier die 1979 gebaute ÖSTFOLD ex BASTÖ II und die 1991 gebaute VESTFOLD für die Gokstad AS (Bastöfergen). Eingesetzt werden ebenfalls seit Jahresfrist die beiden Fährschiffe HOLGER STJERN, ex FJÄRDVÄGEN-95, ex FJORDVEIEN-94, ex RAGA QUEEN-88, ex AUTO TRADER -85, ex ULIDIA-81, ex STENA CARRIER-74 und EINAR TAMBARSKJELVE, ex SUBIC ADVENTURE-95, ex BOHUS II-94, ex KYSTVEIEN-88, ex STUBBENKAMMER-83. Die HOLGER STJERN befuhr zuletzt als FJÄRDVÄGEN die Strecke Långnäs (Åland Inseln)-Naantali (Finnland) für die Rederi AB Lillgaard, Mariehamn. Dort soll zukünftig die ehemalige NORMAN COMMODORE diesen Dienst fortführen.

Die EINAR TAMBARSKJELVE wurde von Genting International gekauft, und kehrt nun nach fast zwei Jahren nach Norwegen zurück. Die beiden 1970 bzw. 1971 gebauten ehemaligen Frachtfähren sollen aber nur bis zum nächsten Jahr zwischen Horten und Moss pendeln. Die Reederei plant für 1997 den Einsatz zweier Doppelendfähren, die bei der Werft Fosen Mek. Verksteder in Rissa gebaut werden.

Dirk Jankowsky



Seit 1979 fuhr die ÖSTFOLD zwischen Horten und Moss.

Foto: Dirk Jankowsky

DRITTES HSS AUF HOEK - HARWICH

Am 19. Dezember 1995 gab die schwedische Stena Line bekannt, das dritte, sich zur in Finnland in baufindliche HSS zwischen Hoek

van Holland und Harwich einsetzen zu wollen. Die Überfahrtsdauer soll dann 3 Stunden und 30 Minuten betragen. Die beiden konventionellen Fähren KONINGIN BEATRIX und STENA EUROPE sollen durch den Katamaran abgelöst werden. Als neuen Einsatzbereich für die STENA EUROPE wird die Strecke Rosslare-Fishguard vermutet, wo zur Zeit die STENA FELICITY verkehrt, deren Charter zunächst bis Frühjahr 1997 verlängert wurde.

Frank Lose

NORTH SEA FERRIES CHARTERN VILLARS

Während der Verlängerung der Frachter NORQUEEN und NORKING der Zeebrügge-Middlesborough Teesport-Strecke, wechselte die regulär zwischen Rotterdam und Middelborough eingesetzte NORCOVE auf die Zeebrügge-Strecke. Als Ersatz für die NORCOVE wurde die VILLARS für den Rotterdam-Middlesborough-Dienst eingechartert. Das zweite Charter-Schiff auf dieser Strecke, die NORCLIFF soll nach Ende ihrer Charter unter neuem Namen an Assi-Domän, einen schwedischen Papierkonzern gehen, und zwischen Piteå und Terneuzen eingesetzt werden.

Frank Lose

SALLY LINE STELLT VLISSINGEN - DARTFORD EIN

Die neue Reederei Dartline übernahm Anfang Januar den Fährdienst zwischen Vlissingen und Sheerness. Die bisher der verkehrende PURBECK wurde aufgelegt und durch die BAZIAS 2 ex BALDER HAV-85 (2.846 GT/1984) als DART 2 ersetzt. Ende Februar wird auch die SALLY EUROWAY durch die DART 5 ex BAZIAS 5-95 vom Stapel als BALDER RA (2.831 GT/1986) ersetzt. Sally Line will sich nun ganz auf den Ramsgate-Verkehr konzentrieren. Ab dem Frühjahr wird sich der Anstrich der SALLY SKY und SALLY STAR ändern, das Silja Logo wird auf Rumpf und Schornstein angebracht werden.

Frank Lose



Die PRIDE OF SUFFOLK ohne ihren Kabinenaufbau im Dezember 1995 in Rotterdam (s. FERRIES 4/95). Foto: Frank Lose

HOVER SPEED BESTELLT MONO-HULLS

Bei der italienischen Fincantieri Werft bestellte Hoverspeed sechs Mono-Hulls, von denen zwei bereits Anfang 1997 geliefert werden sollen, die restlichen Schiffe folgen 1998. Die 100 Meter langen, 17,1 Meter breiten und rund 38 Knoten schnellen Schiffe bieten Platz für 800 Passagiere und 175 PKW. Nach und nach sollen sie die Katamarane ersetzen, die dann auf neuen Strecken eingesetzt werden sollen.

Frank Lose

Seite 32 FERRIES 1/96

SEA FRANCE

ist seit dem 1. Januar 1996 im Einsatz zwischen Dover und Calais. Aus der französischen Reederei SNAT hervorgegangen, hat man den Pool mit Stena beendet und fährt nun auf eigene Rechnung. Die Schiffe SEAFRANCE CEZANNE ex FIESTA, die SEAFRANCE RENOIR ex COTE D'AZUR und die SEAFRANCE NORD PAS DE CALAIS wurden Anfang Januar umgebaut. Man will mit französischem Ambiente gegen die Konkurrenz Stena und P&O anfahren.

Frank Lose

RED EAGLE

heißt das dritte, innerhalb von 3 Jahren gebaute Schiff für Red Funnel, die einen Fährdienst zwischen Southampton und Cowes auf der Isle of Wight betreiben. Entgegen frühere Planungen hat man sich nun entschlossen die 1974 gebauten NETLEY CASTLE nicht weiter einzusetzen und das Schiff zu verkaufen. Die RED EAGLE lief am 23.11.95 bei Ferguson Appledore in Port Glasgow vom Stapel.

Frank Lose



Die RED FALCON ist das Typschiff der "Raptor"-Klasse von Red Funnel. Foto: Frank Lose

MARY THE QUEEN

heißt die 1972 für die Isle of Man Steam Packet Co. gebaute MONA'S QUEEN für ihre Übergabefahrt zu den Philippinen. Wie bereits in FERRIES 4/95 berichtet, wurde das Schiff an MBRS Line in Manila verkauft. Ihre Übergabefahrt von Liverpool, wo sie seit nunmehr 5 Jahren aufgelegt war, begann sie am 4.12.95. Bunkeraufenthalte sollten in Malta, Colombo und Singapur folgen. Anfang Januar sollte das Schiff in Manila angekommen sein, um dort zur reinen Passagierfähre mit Platz für 3.000 (!) Passagiere umgebaut zu werden.

Eingesetzt werden soll sie zwischen der Hauptstadt Manila, der Insel Palawan und San Jose.

Frank Lose

FÄHRVERBINDUNG EINGESTELLT

Die am stärksten frequentierte Fährverbindung in Schottland von Caledonian MacBrayne zwischen Kyle of Lochalsh und Kyleakin wurde am 16. Oktober eingestellt, die Verbindung zur Insel Skye übernimmt nun eine Brücke. Die beiden 1991 gebauten, 549 GT großen Fähren LOCH FYNE und LOCH DUNVEGAN können 200 Passagiere und 36 PKW befördern. Sie liegen nun in Grenock zum Verkauf auf.

Frank Lose



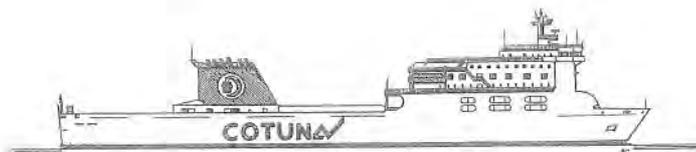
Seit 1991 hat die LOCH FYNE das schottische Festland mit der Insel Skye verbunden. Foto: Frank Lose

COTUNAV BESTELLT FRACHTFÄHREN BEI SCHICHAU SEEBECKWERFT AG

Gegen starke Konkurrenz aus Spanien, Frankreich, Norwegen und Italien erhielt die Bremerhavener Werft diesen Auftrag zum Bau zweier Frachtfähren und sicherte sich damit ihre Grundausrüstung für 1996 und 1997. Die von der Compagnie Tunisienne de Navigation S.A., Tunis bestellten Neubauten werden unter den Bau-nummern 1093 und 1094 Mitte bzw. im September 1997 abgeliefert.

Die Schiffe sollen 160 Meter lang und 25,80 Meter breit sein. Bei einer Tragfähigkeit von 6.000 tdw haben sie einen Tiefgang von 6,00 Metern. Angetrieben werden die Frachtfähren von vier Sulzer Diesel mit Turbolader und haben eine Gesamtleistung von ca. 14.000 KW, mit der eine Geschwindigkeit von 20 Knoten erreicht wird. Insgesamt können 100 Passagiere in Zweibett-Kabinen untergebracht werden. Für LKW und Trailer stehen insgesamt 1.950 Lademeter zu Verfügung.

Andreas Wörteler



So sollen die beiden in Bremerhaven zu bauenden Frachtfähren für die tunesische COTUNAV aussehen.

Zeichnung: Bernd Crause

INCAT 86 METER FÜR CONDOR

Die australische Fährkatamaran-Schmiede "International Catamarans" kündigte Mitte Januar an, daß der im Herbst 1995 bestellte 84 Meter lange Katamaran-Neubau (Bau-Nr. 042) für Condor Ferries um 2 Meter verlängert wird.

Die Entscheidung den ersten der 3 zu bauenden 84 m Katamarane um 2 m zu verlängern, ist das Resultat von weitergehenden Entwicklungen der Werft am "Wave-Piercing-Konzept" (Wellenschneiden) der Schiffe vom 74, 78 und 81 m Typ. Angetrieben durch 2x2 7081 kW starke Ruston 20VRK270 Dieselgeneratoren,

erreicht das Schiff eine Geschwindigkeit von max. 46 Knoten, bei voller Beladung sind es immer noch 41 Knoten.

Der erste Neubau soll nach einer siebenmonatigen Bauzeit im September 1996 an Condor Ferries Ltd abgeliefert werden (CONDOR 13) und im Englischen Kanal zwischen Weymouth und den Inseln Jersey und Guernsey eingesetzt werden.

Für die zwei weiteren 86 m Katamarane, die im Winter 1996/97 fertiggestellt werden sollen, werden zur Zeit noch Verkaufsverhandlungen geführt.

Christian Eckardt

MINOAN LINES

Die griechische Reederei beabsichtigt, zwei Ihrer Schiffe von den Adria-Diensten auf innergriechische Routen zu wechseln. Betroffen hiervon sind die ARIADNE (ex TOR HOLLANDIA) und die EL GRECO (ex FERRY ATSUTA). Die ARIADNE soll zwischen Piräus und der Insel Santorini verkehren, wobei einmal wöchentlich der Dienst bis nach Heraklion auf Kreta ausgedehnt wird. Die EL GRECO wird voraussichtlich auf der Route Thessaloniki-Skiathos-Tinos-Paros-Santorini- und Heraklion eingesetzt. Damit wird erstmalig ein Minoan-Schiff ab Nordgriechenland nach Kreta eingesetzt. Diese Route wird bereits seit mehr als fünf Jahren erfolgreich von der griechischen Reederei Nomicos mit dem Schiff ANEMOS (ex LINK, ex FERRY MUROTO) betrieben.

Bernd Crause

VENTOURIS

Zwei der vier, der Ventouris Familie gehörenden Gesellschaften, Ventouris Sea Lines und Ventouris Lines befinden sich in finanziellen Schwierigkeiten. Seit Mitte Oktober 1995 die Griechische Nationalbank den Gesellschaften, die nur im innergriechischen Verkehr tätig sind, weitere Kredite sperrte, wurden die meisten Fährschiffe aus dem Verkehr gezogen und in Piräus an die Kette gelegt. Derzeit wird versucht, einige der Fährschiffe zu versteigern, um die Zahlungsfähigkeit wiederherzustellen.

Frank Heine



Eines der Schiffe, die versteigert werden sollen, ist die PANAGIA TINOU 2 ex MOBY LOVE ex PRINS PHILLIPPE. Foto: Bernd Crause

FIBI

Das ehemals italienische Fährschiff APPIA (8.060 GT) ist nach drei Jahren in Indien als FIBI jetzt in Alang verschrottet worden. Die APPIA war 1961 das erste Autofährschiff der staatlichen italienischen Adriatica, für die es bis 1991 hauptsächlich zwischen Brindisi, Korfu, Igoumentisa und Patras verkehrte. Im Herbst 1992

erfolgte der Verkauf an Tamy Shipping Co. mit Sitz in London, die das Schiff als FIBI in Panama registrieren ließ. Ob die FIBI in Indien jemals im Einsatz war ist nicht bekannt.

Frank Heine



Seit Ende der achtziger Jahre war die APPIA nur noch zwei Monate pro Jahr im Dienst. Das letzte Jahr für Adriatica verbrachte sie aufgelegt in Bari, hier im Juli 1992.

Foto: Frank Heine

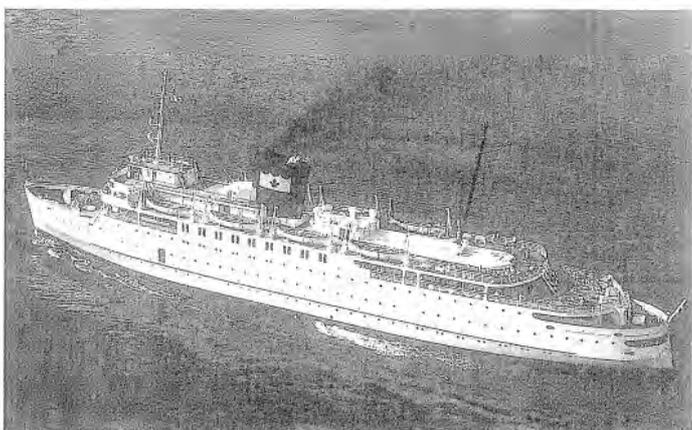
PRINCE GEORGE

Das kanadische Fährschiff PRINCE GEORGE (5812 GT), das bereits seit mehreren Jahren in der Nähe von Vancouver aufliegt, ist bei einem Brand schwer beschädigt worden.

Die PRINCE GEORGE wurde 1948 für Canadian National Railways für den Passagierdienst zwischen der kanadischen Ostseeküste und Alaska in Dienst gestellt. Anfang 1975, ein halbes Jahr vor der geplanten Außerdienststellung wurde das, zwischenzeitlich auch für Kreuzfahrten eingesetzte Schiff schon einmal durch ein Feuer stark beschädigt. Im selben Jahr kaufte B.C. Steamship Co. die PRINCE GEORGE, doch eine geplante Indienstellung auf der Route Victoria - Seattle fand nicht statt und so wurde das Schiff 1976 wieder verkauft. Die neuen Eigentümer ließen das Schiff instandsetzen und fortan als schwimmendes Restaurant in Nanimo verankern, bis es Anfang der achtziger Jahre zum Kreuzfahrtschiff umgebaut wurde.

Etwas über drei Jahre dauerte diese zweite Karriere der PRINCE GEORGE nur, bis sie erneut aufgelegt wurde. Zur EXPO 86 fand sie noch einmal als Hotelschiff in Vancouver Verwendung und wurde schließlich 1991 in Britannia Beach aufgelegt. Hier brach dann auch in der Nacht zum 15. Oktober 1995 das Feuer aus. Mit der wahrscheinlich anstehenden Verschrottung dürfte wohl das Ende dieses fast 50 Jahre alten Fährschiffes gekommen sein.

Frank Heine



Die PRINCE GEORGE als Kreuzfahrtschiff in besseren Zeiten, im Juni 1983 auslaufend Vancouver.

Foto: Sammlung Frank Heine



Die ehemalige MERCANDIA II passiert nach ihrem Verkauf an COMAB, Brasilien am 22.12.95 als BAIA DE TODOS OS SANTOS den Nord-Ostsee-Kanal. Foto: Wolf-Dieter Prokasi

PRINCESS MARGUERITE

Die Sea Containers Tochtergesellschaft Orient Express Hotels plant, die PRINCESS MARGUERITE (5911 GT, Bj. 1949), die seit dem 8. Mai 1992 in Singapur aufliegt, zum schwimmenden Hotel umzubauen. Als RANGOON RIVER HOTEL soll sie in der burmesischen Hauptstadt Rangun stationiert werden. Nachdem die PRINCESS MARGUERITE im Frühjahr 1990 von BC Stena Line aus dem Fährverkehr Victoria - Seattle abgezogen wurde, war sie zunächst in Esquimalt aufgelegt. Anfang 1992 erwarb Sea Containers das alte Canadian Pacific Railways Fährschiff, das seinen Aufliegeplatz am 20.2.92 im Schlepp in Richtung Singapur verließ.

Frank Heine



Noch liegt die PRINCESS MARGUERITE in nahezu demselben Anstrich, wie auf diesem Foto im Juni 1975 in Singapur auf. Foto: Sammlung Frank Heine

CONFERRY

Die venezolanische Reederei Conferry plant ab April 1996 einen High-Speed Fährdienst zwischen Puerto la Cruz und Punta de Piedras auf der Isla Margarita einzurichten. Gespräche laufen seit Dezember mit Sea Containers über einen Gemeinschaftsdienst beider Gesellschaften. Mit dem Einsatz der SEACAT SCOTLAND, die Gegenstand der derzeitigen Verhandlungen ist, soll die Überfahrtszeit um die Hälfte, auf zwei Stunden reduziert werden. Neue Anleger, die speziell auf einen Seacat zugeschnitten sind, wurden Mitte März fertiggestellt.

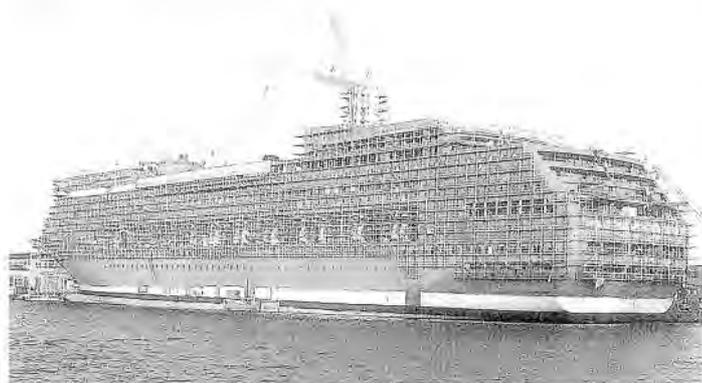
Frank Heine

KREUZFAHRTSCHIFFE - KURZ BELICHTET

COSTA BRINGT NUR ÄRGER

Das Prestigeobjekt des Bremer-Vulkan, das 600 Mio DM teure und GT 74.000 große Kreuzfahrtschiff COSTA VICTORIA, das zur Zeit für die italienische Costa Crociere, Genua, auf dem Gelände der Lloyd-Werft in Bremerhaven fertiggestellt wird, sorgt im Land Bremen zur Zeit für viel Gesprächsstoff und bei den Mitarbeitern des Vulkan-Verbundes für Unruhe. Nicht nur, daß es bei der Finanzierung der COSTA VICTORIA und des Nachbaus, der COSTA OLYMPIA Probleme gab, und das Land Bremen mit einer 200 Mio DM Bürgschaft einspringen mußte. Zeitweise Gerüchte um den Konkurs des Bremer Vulkan in den Medien sorgten für Wirbel und die Vulkan Aktie fiel an der Börse von 39,- DM auf 20 DM, konnte sich aber zwischenzeitlich wieder auf einen Kurs von 30,-DM erholen.

Ein paar Tage später mußte der Vorstand des Bremer Vulkan erneut kleine Brötchen backen als er einräumen mußte, das Kreuzfahrtprojekt nur mit einem dreistelligen Millionenverlust zu beenden ist. Dann traf eine erneute Hiobsbotschaft ein: Konstruktionsmängel an dem 251 Meter langem Kreuzfahrer. Bei der Maschinenerprobung der MAN-Dieselanlage wurde ein Schlingern im Heck des Riesen festgestellt. Das Heck bewegt sich in der Längsachse. Um es zu stabilisieren muß für weit mehr als 50 Mio. DM eine zusätzliche Stahlschicht im hinteren Bereich eingezogen werden. Nun streiten sich Werft und Reederei darüber, wer für die Nachbesserung aufkommt.



Die COSTA VICTORIA im November 1995 in Bremerhaven. Foto: Christian Eckardt

Aber schon am 16.2. ging die COSTA VICTORIA, größtes je in Deutschland gebaute Kreuzfahrtschiff, noch ohne ihren Anstrich auf Ihre erste Werftprobefahrt Schätzungsweise 190 Tonnen Farbe sind notwendig um aus dem 15.000 Tonnen rotbraunen Stahl einen weißen Schwan zu zaubern. Aufgrund des Frostes war es nicht möglich das Schiff anzustreichen.

Vorher sind aber noch von rund 1.800 Beschäftigten aus 120 europäischen Unternehmen die restlichen der 1090 Passagier- und 470 Mannschaftskabinen in den 14 Decks des Schiffes zu installieren, 1.400 km Elektrische Leitungen zu verlegen sowie diverse Casinos, Bars, 18 Gesellschaftsräume, 3 Swimmingpools, 2 Restaurants, Einkaufsstraßen und eine Bordkirche einzurichten.

Die Inneneinrichtung wurde vom Reedereichef, Dr. Nicola Costa, persönlich ausgesucht. Nach der zweiten Probefahrt vom 13. - 17.5. soll das Schiff mit dem Mobilar eingerichtet werden. Am 15.6.96 soll die COSTA VICTORIA die Bremerhavener Lloyd-Werft verlassen um im zukünftigen Heimathafen Genua endausgerüstet zu werden. Wenn die COSTA VICTORIA im Juli von Genua zur Jungfernfahrt ausläuft wird bei der Lloyd-Werft in Bremerhaven die

etwas größere COSTA OLYMPIA (256,75 m Länge) als leerer Rumpf aus Bremen kommend erwartet, die bis Juni 1997 fertiggestellt werden soll. Bei Redaktionsschluß strebte die Werft einen Vergleich an, um einen drohenden Konkurs abzuwenden.

Christian Eckardt

LEeward

Wie bereits in FERRIES 4/95 berichtet, kreuzt die ehemalige SALLY ALBATROSS nun als 4-Sterne Kreuzfahrtschiff LEEWARD in der Karibik. Eingesetzt wird das Schiff auf drei unterschiedlichen Kurzrouten von 3 und 4 Nächten Dauer. Nach dem Umbau für Norwegian Cruise Line präsentiert sich das Schiff nun mit vier zusätzlichen Rettungsbooten bzw. Tendern und einem vergrößerten Medical Center. Die Besatzungsstärke stieg von ca. 150 auf 400 Personen an. Die Passagierkapazität auf dem 25.000 GT großen Schiff liegt bei 950 Personen.

Marc Tragbar



Die ehemalige Ostseefähre SALLY ALBATROSS ist nun im Einsatz in der Karibik. Foto: Mädi Schmitz

EPIROTIKI

TS APOLLON der Epirotiki Cruise Line bleibt weiterhin in Griechenland aufgelegt. Erst 1997 soll der formschöne Liner, der als MARDI GRAS der Carnival Cruise Lines Kreuzfahrtgeschichte geschrieben hat, wieder in die Planungen einbezogen werden.

Marc Tragbar

MEYER WERFT

Einen weiteren Großauftrag konnte die Meyer-Werft in Papenburg verbuchen. Für ca. 700 Mio US \$ werden zwei 5-Sterne Luxus-kreuzfahrtschiffe entstehen. Besteller der ca. 75.000 GT großen, 268 m langen, 32,2 m breiten und 24 Knoten schnellen Schiffe ist die Star Cruise, Singapur hinter der sich der Genting Konzern verbirgt. Die Passagierkapazität wird bei 2.000 Passagieren (max. 2.800) in 1.000 Kabinen liegen. Hinzu kommt eine Besatzung von 1.000 Personen. Das Design der Schiffe wird sowohl Elemente der Century-Klasse als auch Elemente der ORIANA aufweisen. Das erste Schiff, die SUPERSTAR LEO soll im Sommer 1998 abgeliefert werden, die Schwester, die SUPERSTAR VIRGO folgt im Anschluß.

Marc Tragbar

DFV Intern

Die aktuelle Rubrik für die Mitglieder des Deutschen Fährschiffahrtsvereins e.V.

Christian Eckardt ist neuer 2. Vorsitzender des DFV

Auf der ordentlichen Mitgliederversammlung des DFV am 03. Februar fand die Wahl zum 2. Vorsitzenden statt. Bis dahin hatte Marko Stampehl das Amt kommissarisch inne, seit Ralph Christian Schöttker Anfang 1995 zurückgetreten war. Zur Wahl angetreten waren Marko Stampehl und Christian Eckardt, der letztendlich das Rennen machte. Der DFV sagt Marko nochmals herzlichen Dank für die Amtsfortführung und wünscht Christian viel Erfolg. Für den Wahlverlauf verantwortlich war der zum Wahlleiter bestellte Kassenprüfer Andreas Wörteler.

Planungen für das NOK- Meeting laufen bereits

Im Sommer plant der DFV für seine Mitglieder ein Meeting am Nord-Ostsee-Kanal mit Grillparty und natürlich viel Gesprächsstoff über die Schifffahrt. Neben Info- und Materialaustausch bietet dieses lockere Treffen den Mitgliedern natürlich auch den Tausch von Fotos sowie die Erstellung neuer. Mit ein bißchen Glück kommen ja vielleicht sogar Ro/Ro-Schiffe durch den Kanal. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben und richtet sich natürlich im Endeffekt nach dem Wetter.

Mitglieder Service

In dieser Rubrik kommen die Mitglieder des DFV zur Sprache. Egal ob Sie Fotos suchen oder tauschen, an Infos oder Büchern interessiert sind, hier können Sie kostenlos inserieren. Nichtmitglieder können diesen Service natürlich auch nutzen. Die Zeile kostet dann 1,50 DM (50 Anschläge inkl. Satzzeichen).

Schifffahrt international, Jahrgänge 1970-94, zu verkaufen. Ab 2,- DM/Stück. Markus Altekrüger, Soltaus Allee 1, 22179 Hamburg, Tel.: (040) 617954

Biete an zum Verkauf oder Tausch: Ansichtskarten von Ro/Ro-Fähren und kleinen Passagierschiffen, besonders aus Skandinavien. Liste auf Anfrage. Pieter Inpyen, Melis Stokezijde 102, NL-2543 GG Den Haag

Deutscher Fährschiffahrtsverein e.V.

Gegründet 1992 als IG Fährschiffahrt
Mitgliedsbeitrag 1996: 50,- DM

1. Vorsitzender: Carsten Watsack
 2. Vorsitzender: Christian Eckardt
- Schriftführer: Kai Ortel
Schatzmeister: Frank Lose
Fotoarchivleiter: Dirk Jankowsky

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

Neuer Mitgliedsbeitrag für Schüler

Die Mitgliederversammlung beschloß, Schülern gegen Vorlage eines Schülerschweises den Mitgliedsbeitrag von 40,- DM einzuräumen. Dieses gilt ab 03.02.1996. Für alle anderen gelten weiterhin 50,- DM Jahresbeitrag. Leider konnte eine Portoreduzierung nicht realisiert werden, daher erhöht sich der Beitrag für neue ausländische Mitglieder auf DM 62,-

Mitgliederausweise

Trotz einiger Kontroversen auf der Mitgliederversammlung, wurde beschlossen, Mitgliederausweise zu erstellen. Diese sollen, so ein Kompromiß, aber nur an diejenigen verteilt werden, die ihn wünschen. Der Preis wurde von den versammelten Mitgliedern auf 4,- DM angesetzt. Alle interessierten Mitglieder wenden sich bitte an Heino Sehlmann, Mittelweg 4 e, 22885 Barsbüttel, Tel.: (040) 6701976. Bitte 4 Briefmarken zu je einer Mark beilegen (Auslandsregelung bitte mit Heino absprechen).

Touristik Service

Neu in diesem Heft, unsere Reisetipps. Vielfach sprachen uns Leser darauf an, Adressen oder Angebote von Reedereien zu veröffentlichen, die in unserem Heft vorgestellt werden. Dies ist aber nur in begrenztem Umfang möglich! Alle Angaben ohne Gewähr.

Siebtägige Sonderkreuzfahrten mit der neuen FANTASTIC. Ab Genua nach Malaga, Lissabon und Mallorca. Preis ab 995,- DM. Reederei Grandi Navi Veloci.

Günstige Abendüberfahrten über Livorno nach Korsika im Juli und August! Urlauber, die zu zweit nach Korsika und Sardinien fahren, nicht an den Wochenenden mit der Fähre fahren, können ebenfalls Kosten sparen. Hin- und Rückfahrt für zwei Personen mit PKW von Italien nach Korsika ab 235,- DM, nach Sardinien ab 225,- DM, nach Elba für eine Person mit PKW ab 98,- DM. Reederei Moby Lines.

Reisen mit dem neuen DSR-Schiff AIDA aus dem Programm von Arkona Reisen. Das Clubschiff der DSR wird im Mittelmeer im Einsatz sein (s. FERRIES 4/95). Buchbar nur über Reisebüros von TUI, Seetours, THR Tours, Jahn Reisen, Transmarin und Kuoni in der Schweiz. Reederei DSR.

Alle Fahrten mit Fähren der Reederei Grandi Navi Veloci (M/S SPLENDID, M/S MAJESTIC und neu M/S FANTASTIC) und der Reederei Moby Lines sowie DSR sind buchbar im Reisebüro oder bei Seetours (Tel.: 069-1333-295).

Als neue Mitglieder begrüßen wir im DFV:

Jannita Werner, Sybilla Jensen, Arnold Kludas, Alistair Deayton, Dr. Achim Borchert, Markus Altekrüger, Dieter Uwe Kähler, Ulrich Delius, Jan Vinther Christensen, Wilfried Heide, P. Bernd Lotte, Frank Schade, Christoph Podlousky

ERRATA UND ERGÄNZUNGEN

Die FERRIES-Redaktion versucht natürlich für die Erstellung dieses Heftes so genau und sorgfältig wie nur irgend möglich, zu recherchieren. Doch wir sind auch nur Menschen und somit natürlich nicht fehlerfrei. So kann es durchaus passieren, daß Meldungen falsch, oder zum Zeitpunkt der Veröffentlichung bereits überholt sind.

Ebenso schnell können Schreibfehler, trotz mehrmaliger Prüfung, übersehen werden. Das ist besonders bei Schiffsnamen sehr unangenehm und da wir unsere Zeitschrift auch als Nachschlagewerk verstehen, wollen wir diese Fehler von nun an in den darauffolgenden Ausgaben von FERRIES richtigstellen.

Alle unsere Leser sind auch gern dazu aufgerufen, uns über sachliche Fehler zu informieren, die wir dann, nach entsprechender Prüfung, natürlich berichtigen werden.

Ebenso sollen wichtige Ergänzungen, die, aus welchem Grund auch immer, in FERRIES nicht erschienen sind, in dieser Rubrik gebracht werden.

Heft 1/95:

Seite 4: Am 24.1.95 wurde die Fährverbindung von Tallink-Hansaway zwischen Travemünde und Tallinn nach einem schweren Maschinenschaden der AMBASSADOR II kurzfristig eingestellt. Von Januar bis April 1995 wurde dann der Ro/Ro-Frachter DONATA als Ersatzschiff auf der Route eingesetzt, die allerdings von da an nur für LKW und deren Fahrer betrieben wurde. Anschließend wurde die Route eingestellt.

Die AMBASSADOR II blieb in Travemünde aufgelegt, bis sie schließlich am 30.03.95 nach Kiel in die Werft ging, wo die Maschinenanlage instandgesetzt wurde. Im Juli wurde die AMBASSADOR II dann an Cotonav verchartert und bediente im Sommer die Route zwischen Sete und Tanger zusammen mit der MARRAKECH.

Seite 28 : Marlines.: Bei der DAME M stellten sich keine Stabilitätsprobleme heraus, deshalb bekam sie auch keine Seitenwülste angebaut. Bei der Indienstellung im November 1994 war die DAME M das erste Fährschiff, das der neuen SOLAS 94 Vorschriften entsprach.

Seite 28 : Strintzis Lines : die Schäden der IONIAN EXPRESS nach dem Brand im Maschinenraum waren so schwerwiegend, daß das Schiff in der Türkei verschrottet werden mußte (siehe auch FERRIES 2/95, Seite 31).

Seite 29 : Rethimniaki Tourist : die Fähre ARKADI fährt erst seit 1990 und nicht seit 1980 von Piräus nach Rethimnon.

Heft 2/95 :

Seite 15 : Stern Maritime Lines/Stern Ferry Lines : Die BEAUPORT blieb nur bis zum Herbst 1994 in Charter von Stern Maritime Lines und wurde danach von Hellenic Inter Ferries gechartert. (siehe FERRIES 3/95, Seite 28). Die LILLY R wurde nicht von Stern gechartert.

Seite 20 : ehemalige TESO Fähren fahren ... : Irrtümlicherweise ist hier jedes Mal der Kurzname der Reederei TESO (Texels Eigen Stoomboot Onderneming) als "TESCO" wiedergegeben worden. Das ist nicht auf den Verfasser Herrn Pieter Inpijn zurückzuführen, sondern auf einen Fehler der Redaktion.

Seite 31 : DANE Sea Line : hat den Hauptsitz nicht

in Piräus, sondern auf Rhodos.

Heft 3/95 :

Seite 26 : POLONIA : Unity Line ist ein Gemeinschaftsunternehmen von Euroafrica (ehemals Polish Ocean Lines) und Zegluga Polska. Bei der Polska Zegluga Baltyska handelt es sich natürlich um die Konkurrenz, die ja bekanntlich als Polferries firmiert.

von unserem Mitglied Matti Pietikäinen aus Helsinki

zu „ORION“ von Jürgen Stein in Ferries 3/95

STAVANGER

Fagerlines plante Anfang 1980 den Kauf der KONG SVERRER, die Bengt Fagerlund in seinem Buch „Zehn Jahre als Schiffsreederei“ als CAPRI CORNE bezeichnet. Der Kauf wurde jedoch nicht getätigt da man keine Unterstützung in Form von Krediten und Subventionen vom Staat erhielt. In der Folge erwarb Hamina Laivaromu Oy das Schiff.

KRISTINA BRAHE

Jürgen Stein irrt, wenn er erwähnt, daß Fagerlines in Konkurs gegangen sei. Im Gegenteil, bei Fagerlines handelte es sich um ein von Grund auf solides und gesundes Unternehmen. Das Unternehmen samt KRISTINA BRAHE wurde an die Familie Partanen verkauft, fast schuldenfrei. Bengt Fagerlund wollte sich stärker auf seine Werbeagentur konzentrieren, weshalb er sich von Fagerlines trennte.

ORION

Die ORION ist in den Jahren von 88-92 niemals zwischen Helsinki und Viipuri sondern immer nur von Hamina nach Viipuri gefahren.

Nachdem sie zwischen Larua und Beirut eingesetzt wurde, wurde sie in Malta im Sommer 1994 an die Kette gelegt. Von dort kehrte sie als ORION II wieder in die Ostsee zurück und sollte zunächst Kreuzfahrten von Loviisa nach Loksä und später nach Tallinn unternehmen, letzterer Hafen wurde nur zweimal angelaufen. Loksä überhaupt nicht. Schließlich, da keine Genehmigung für den Kreuzfahrtverkehr zwischen Finnland und Estland erteilt wurde, begann ORION II mit Kreuzfahrten ab Riga nach Saaremaa. Letzten Meldungen zufolge verschwand das Schiff

im Oktober '95 von dort in Richtung Deutschland, wohin ist nicht bekannt. Die ORION II fährt z.Z. unter Honduras-Flagge mit Heimathafen San Lorenzo, ist aber weiterhin auch im finnischen Schiffsregister als ORION sowie im Schiffsregister der finnischen Provinz Kyme als CORONA verzeichnet.

Von Dipl.-Ing. Roland Bentin, Rostock Vorstandsmitglied der Schifffahrtsgeschichtlichen Vereinigung OSTEE e.V. zum Artikel "FÄHRWELL WARNEMÜNDE" aus FERRIES 4/95, der Brief kann auf Grund seiner Länge nur gekürzt wiedergegeben werden.

(...)

Nicht, weil die DFO und die DSB sich "verkrachten" (was nicht vorkam), sondern der harte Konkurrenz mit Europa Linien brachte die KNUDSDHOVED an den Rostocker Anleger. DFO und DSB haben lediglich beschlossen, die Einnahmen aus der Rostock-Gedser Linie nicht alleine Europa Linien zu überlassen. Koordinierungsgespräche zwischen den Reedereien gab es erstmalig ab August 1994 (lt. DSB). Auch nicht das Alter der WARNEMÜNDE ist primär ursächlich für die Einstellung der Linie, sondern ausschließlich der wirtschaftliche Faktor und die Verkehrsanbindung des Rostocker Überseehafens.

(...)

Auf der Mittagstour waren nicht "etwas mehr als die zugelassenen 800 Passagiere", sondern genau 1256 (Tagebucheintrag). Zugelassen war die WARNEMÜNDE lt. Schiffsbrief für 1250 Personen incl. Besatzung (45 Personen incl. MITROPA-Personal).

Die beiden Seebäderschiffe machten auch keine Vergnügungsfahrten, sondern überbrückten die Zeit bis zur Indienstellung der WARNEMÜNDE.

Ich glaube, der Autor des Artikels "Fährwell WARNEMÜNDE" leidet ein wenig an DDR-Haß. Wir sind der Meinung, daß man trotz aller Reisebeschränkungen und MIS-Bespitzelungen man doch realistisch bleiben sollte. Jemand, der die DDR-Realität nicht selbst miterlebt hat, sollte auch nicht solche Äußerungen machen, sondern sich erkundigen. Am 25.01.95 wurde noch lange nicht die Einstellung der Linie bekanntgegeben, sondern ein mögliches Konzept zur Modernisierung der Schiffseinheiten. Und auch einen Anlauf eines Katamarans fand bisher nicht statt. Er war lediglich geplant.

(...)

Laut Herrn Bentin plant die DFO den Ankauf einer Second-Hand Fähre, um das sich lohnende Geschäft auf der Gedser-Relation nicht alleine der Dänischen Staatsbahn zu überlassen. Dann würde lt. Herrn Bentin auch die Bahntrajektion wieder aufgenommen werden.



Die FERRIES Redaktion: oben v.l. Marko Stampehl, Frank Lose, Andreas Wörteler, Jan Möller, Bernd Crause unten v.l. Carsten Watsack, Frank Heine, Dirk Jankowsky. Es fehlt Jürgen Stein.

FERRIES AKTUELL - KURSWECHSEL

Zusammengestellt von Dirk Jankowsky und Frank Lose

| Name | von | | an | Neuer Name | Bemerkung |
|-----------------------|-----------------------|---|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| FÄHREN | | | | | |
| AL AMIRAH | Raneem | N | AMEERAH | | Rotes Meer |
| CONDOR II | Condor Ferries | N | Catlink | CATLINK 2 | Kalundborg-Aarhus |
| CORSICA REGINA | Corsica Ferries | N | | SARDINIA REGINA | Livorno-Golfo Aranci |
| COTE D'AZUR | SNAT | N | SeaFrance | SEAFRANCE RENOIR | Calais-Dover |
| FIBI | Tamy Shipping | V | Abbruch | | ex APPIA |
| FIESTA | SNAT | N | SeaFrance | SEAFRANCE CEZANNE | Calais-Dover |
| FINNÖY | Rogaland Trafik. | N | | KVITSÖY | |
| FJÄRDVÄGEN | Lillgaard | V | Fosen Trafikklag | HOLGER STJERN | Moss-Horten |
| JULIANE | Saline OY | V | Skärgårdslinjen | OTILIA II | ex PELLWORM |
| LUNDEBORG | Dannebrog | V | DSB Rederi | | Korsør-Lohals |
| MADIKERA | Soc. Marit. Transport | V | Elba Ferries | ELBA EXPRESS | Piombino-Portoferraio |
| MERCANDIAN II | Mercandia | V | Brasilien | BAIA DE TODOS OS SANTOS | ex SUPERFL. LIMA |
| MONA'S QUEEN | Isle of Man Steam | V | MBRs Line | MARY THE QUEEN | Philippinen |
| NEPTUNIA | Hellenic Mediterrean | N | | PANTHER | ex ULSTER PRINCE |
| PRINCE OF SCANDINAVIA | DFDS | C | Cotunav | | Sommer 96 |
| STENA JUTLANDICA | Stena Line | N | | STENA EMPEREUR | Dover-Calais ab Juni 96 |
| STENA HIBERNIA | Stena Line | N | | STENA ADVENTURER | Holyhead-Dun Laoghaire |
| STENA LONDONER | Stena Line | C | SeaFrance | | Charterende |
| SUBIC ADVENTURER | Genting | V | Fosen Trafikklag | EINAR TAMBARSKJELVE | Moss-Horten |
| SUPERSEACAT FRANCE | Ferries Australia | V | Stena Line | STENA SEA LYNX IV | Newhaven-Dieppe |
| VERGINA CITY | Vergina Cruises | V | türk. Abbrecher | | verschrottet |
| VERGINA TREASURE | Vergina Cruises | V | türk. Abbrecher | | verschrottet |
| WARNEMÜNDE | DFO | V | Linea Transport | ADMIRAL | Olbia-Genua |
| RO/RO | | | | | |
| AKADEMIK GORBUNOV | Baltic Shipping | V | Ignazio Messina | | Mittelmeer |
| ANTARES | Finn carriers | C | Tor Line | | Kurzcharter |
| AHTELA | Erikson | C | Finn carriers | | Deutschland-Finnland |
| AURORA | Hafslund | C | Fred. Olsen | | Norwegen-Mitteuropa |
| BAZIAS 2 | Romline | C | Dart Line | DART 2 | Dartford-Vlissingen |
| BAZIAS 5 | Romline | C | Dart Line | DART 5 | Dartford-Vlissingen |
| CGM SAINT LAURENT | Pralis | N | | PELJASPER | |
| COSMIC TRADER | Transbulk Shipping | V | Bandila Ship. Inc. | SPRINGTRADER | |
| FAGR | Silver Dolphin SA | V | Med. Sea Marine | YASMIN 3 | ex INSELSBERG |
| FINNSAILOR | Finn carriers | C | Finnlink | | Helsinki-Norrköping |
| GEORGIY PYASETSKIY | Baltic Shipping | C | Nile Dutch Line | ATLANTIC HERALD | Nordeuropa-Afrika |
| ISLAND TRADER | Jamaica Freight | N | Kirk Line | KIRK MARINA | Charter beendet |
| KAMIROS | Dane Sea Lines | V | Manda & Anmar Lines | THESSALONIKI | Piräus-Haifa |
| KOMSOMOLSK | Baltic Shipping | N | | KOTLINI | |
| MERCANDIAN GIGANT | Mercandia | V | William Lines | ROCON I | Philippinen |
| MOUNT CAMEROON | Mercandia | V | UND Turkey | UND PRENSES | Triest-Istanbul |
| NORD PAS DE CALAIS | SNAT | N | SeaFrance | SEAFR.N. PAS DE CALAIS | Calais-Dover |
| NORNEWS SERVICE | Seatrans | N | | TRANSFJORD | Papiertransporter |
| SERGEY KIROV | Baltic Shipping | C | Grimaldi | | 2 Monate |
| SKULPTOR KONENKOV | Baltic Shipping | S | Antrak Marine | MARITIME ROSE | |
| SKULPTOR ZALKALNS | Baltic Shipping | C | Nile Dutch Line | ATLANTIC HOPE | Nordeuropa-Afrika |
| SWAN HUNTER | Swan Group | C | Gorthon Lines | | Schweden-England |
| TIDERO STAR | Tidero | C | Pandoro | | für 12 Monate |
| VILLARS | Keller | C | North Sea Ferries | | Rotterdam-Ipswich |
| VOMERO | Deseos | C | Cobelfret | | Belgien-Großbritannien |

V = Verkauf; N = Umbenennung; C = Charter



Die neue NILS DACKE verläßt am 3. Dezember 1995 "über die Toppen geflaggt" die Flender Werft, Lübeck in Richtung Travemünde. Foto: Jan Möller
In Transfennica Charter fährt die ASCHBERG auf der Trave Richtung Finnland. Foto: Dirk Jankowsky





Die 1995 gebaute ROBIN HOOD im Eis vor Travemünde. Foto: Frank Lose
Die EUROPEAN SPIRIT ex HALSSKOV, hier in ihrem dritten und letzten Anstrich für European Seaways im Juli 1994 in Igoumenitsa. Foto: Frank Heine

